** Année 1955. — N° 3 C. R. Le numéro: 15 francs. Mercredi 19 Janvier 1955 **

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 600 fr. ; ÉTRANGER : 1.600 fr.
(*Compte chèque postal:* 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

SESSION DE 1955 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 3e SEANCE

Séance du Mardi 18 Janvier 1955.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 21).
2. — Dépôt de rapports (p. 22).
3. — Dépôt d'un avis (p. 22).
4. — Reprise d'une proposition de résolution (p. 22).
5. — Renvois pour avis (p. 22).
6. — Dépôt d'une question orale avec débat (p. 22).
7. — Désignation des membres de sous-commissions (p. 22).
8. — Désignation des membres des commissions de coordination (p. 22).
9. — Commission de l'agriculture. — Demande d'envoi d'une mission d'information (p. 23).
10. — Comité constitutionnel. — Représentation du Conseil de la République (p. 23).
11. — Démission d'un membre d'une commission (p. 23).
12. — Dépenses des travaux publics, des transports et du tourisme pour 1955. — Discussion d'un projet de loi (p. 23).
Discussion générale: MM. Albert Lamarque, rapporteur de la commission des finances; Julien Brunhes, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication; Bouquerel, de Menditte.
Suspension et reprise de la séance: M. Edmond Michelet.
13. — Nomination d'un membre d'une commission (p. 35).
14. — Dépenses des travaux publics, des transports et du tourisme pour 1955. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 35).
Suite de la discussion générale: MM. de Bardonnèche, Maurice Walker, Dutoit, Chazette, Jacques Chaban-Delmas, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; Jules Olivier, Pinton, Auberger, François Ruin, Alfred Paget.
Suspension et reprise de la séance: MM. le président, Pellenc, rapporteur général de la commission des finances; le ministre.
Présidence de M. Abel-Durand.
M. le ministre.
Passage à la discussion des articles.
Art. 1er:
MM. Jean Bertaud, Coudé du Foresto, Léo Hamon, le ministre.
Amendement de M. Namy. — MM. Primet, le ministre. — Retrait.
Amendement de M. Dutoit. — MM. Dutoit, le ministre, Pinton, Coudé du Foresto, Primet. — Retrait.
M. Boudinot.
Amendement de M. Vanrullen. — MM. Vanrullen, le ministre, Maurice Walker, Albert Lamarque, rapporteur de la commission des finances. — Retrait.
Renvoi de la suite de la discussion: MM. Pinton, le président.
15. — Dépôt d'une proposition de loi (p. 53).
16. — Règlement de l'ordre du jour (p. 53).

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

La séance est ouverte à quinze heures dix minutes.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du jeudi 13 janvier a été affiché et distribué.
Il n'y a pas d'observation ?...
Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de MM. Debû-Bridel et Auberger un rapport, fait au nom de la commission des finances, sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère de l'éducation nationale pour l'exercice 1955 (n° 727, année 1954).

Le rapport est imprimé sous le n° 4 et distribué.

J'ai reçu de M. Georges Marrane un rapport, fait au nom de la commission des finances, sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du budget annexe de la caisse nationale d'épargne pour l'exercice 1955 (n° 635, année 1954).

Le rapport sera imprimé sous le n° 7 et distribué.

J'ai reçu de M. Rabouin un rapport, fait au nom de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à fixer pour une période de trois années les contingents de décorations sans traitement attribués aux administrations publiques et à modifier la loi validée du 29 juin 1942 relative à la discipline de la Légion d'honneur et de la médaille militaire (n° 767, année 1954).

Le rapport est imprimé sous le n° 6 et distribué.

— 3 —

DEPOT D'UN AVIS

M. le président. J'ai reçu de MM. Canivez, Lelant, Lamousse et Jean Bertaud un avis, présenté au nom de la commission de l'éducation nationale, des beaux-arts, des sports, de la jeunesse et des loisirs, sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère de l'éducation nationale pour l'exercice 1955 (n°s 727, année 1954, et 4, année 1955).

L'avis est imprimé sous le n° 5 et distribué.

— 4 —

REPRISE D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu une lettre par laquelle M. Naveau me fait connaître que, d'accord avec la commission de l'agriculture, il reprend, conformément à l'article 23 du règlement, sa proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à réglementer l'usage des laits de vaches traitées à la pénicilline ou nourries avec des aliments fermentés. (N° 435, année 1953).

— 5 —

REMVOIS POUR AVIS

M. le président. La commission de la défense nationale demande que lui soit renvoyé, pour avis, le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier: 1° le protocole sur la cessation du régime d'occupation dans la République fédérale d'Allemagne signé à Paris le 23 octobre 1954 et ses cinq annexes, protocole mettant en vigueur, compte tenu de certains amendements, la convention sur les relations entre les trois puissances et la République fédérale, les conventions rattachées et les lettres annexes signées à Bonn le 26 mai 1952; 2° la convention relative à la présence des troupes étrangères sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne signée à Paris le 23 octobre 1954. (N° 757, année 1954), dont la commission des affaires étrangères est saisie au fond.

La commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, demande que lui soient renvoyées, pour avis:

1° La proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, relative à la responsabilité des départements à la suite des accidents subis par les membres du conseil général (n° 761, année 1954), dont la commission de l'intérieur est saisie au fond;

2° La proposition de résolution de M. de Villoutreys, tendant à inviter le Gouvernement: 1° à appliquer dans sa lettre et dans son esprit la loi n° 54-417 du 15 avril 1954, concernant le Crédit mutuel du bâtiment; 2° à rembourser au taux minimum de 80 p. 100 les versements des souscripteurs; 3° à hâter le règlement de ces remboursements; 4° à décider un abaissement du taux des avances faites par la caisse des dépôts et consignations au Crédit foncier (n° 773, année 1954), dont la commission des finances est saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Les renvois pour avis sont ordonnés.

— 6 —

DEPOT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Conseil de la République que j'ai été saisi de la question orale avec débat suivante:

« M. Philippe d'Argenlieu demande à M. le président du conseil, ministre des affaires étrangères, par quelles mesures le Gouvernement entend assurer le maintien de la présence française au Fezzan. »

Conformément aux articles 87 et 88 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement et la fixation de la date du débat aura lieu ultérieurement.

— 7 —

DESIGNATION DES MEMBRES DE SOUS-COMMISSIONS

M. le président. J'informe le Conseil de la République que les commissions intéressées ont procédé à la nomination des membres des sous-commissions instituées par la loi.

I. — Ont été désignés par la commission des finances pour faire partie de la sous-commission chargée d'émettre un avis sur les taxes parafiscales et de péréquation (article 24 de la loi n° 53-1408 du 31 décembre 1953):

MM. Alric, Armengaud, Assaillit, Auberger, Boudet, Clavier, Debû-Bridel, Litaise, Marrane et Pellenc.

II. — Ont été désignés pour faire partie de la sous-commission chargée de suivre et de contrôler d'une façon permanente l'emploi des crédits affectés à la défense nationale (article 71 de la loi n° 47-520 du 21 mars 1947):

1° Par la commission de la défense nationale:

MM. Alric, Julien Brunhes, Le Guyon, Maroselli et Pic;

2° Par la commission des finances:

MM. Armengaud, Boudet, Bousch, Courrière et Litaise;

3° Par la commission de la France d'outre-mer:

M. Razac.

III. — Ont été désignés pour faire partie de la sous-commission chargée de suivre et d'apprécier la gestion des entreprises industrielles nationalisées et des sociétés d'économie mixte (art. 70 de la loi du 21 mars 1947, modifié par la loi du 3 juillet 1947):

1° Par la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales:

MM. Bardon-Damarzid, Gadoin, Méric et François Patenôtre;

2° Par la commission des finances:

MM. Alric, Chapalain, Clavier, Coudé du Foresto, Courrière, Lamarque, Litaise, Marrane, Pellenc, Rogier, Saller et Walker;

3° Par la commission de la marine et des pêches:

M. Castellani;

4° Par la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme:

MM. Boisrond, Kalenzaga et Pinton;

5° Par la commission de la production industrielle:

MM. Cornat, Jaubert, Piales et Vanrullen.

Acte est donné de ces désignations.

— 8 —

DESIGNATION DES MEMBRES DES COMMISSIONS DE COORDINATION

M. le président. J'informe le Conseil de la République que les commissions intéressées ont procédé à la nomination des membres des commissions de coordination.

I. — Ont été désignés pour faire partie de la commission de coordination et de contrôle chargée de suivre l'exécution et l'application du traité de communauté européenne du charbon et de l'acier:

1° Par la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales:

MM. Jacques Gadoin et Naveau;

2° Par la commission des affaires étrangères:

MM. Biatarana, Pierre Commin, Pinton et Réveillaud;

3° Par la commission de la défense nationale:

M. de Maupeou;

4° Par la commission des finances:

MM. Alric, Bousch et Coudé du Foresto;

5° Par la commission de la production industrielle:

MM. Armengaud et Vanrullen.

II. — Ont été désignés pour faire partie de la commission de coordination chargée de suivre l'élaboration et la mise en œuvre du 2e plan de modernisation et d'équipement, prévu par le décret n° 51-1417 du 11 décembre 1951:

1° Par la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales:

MM. d'Argenlieu, Charles Durand et Alexis Jaubert;

2° Par la commission de l'agriculture:

MM. Capelle, Naveau et Restat;

3° Par la commission des finances:

MM. Coudé du Foresto, Pellenc et Saller;

4° Par la commission de la France d'outre-mer:

MM. Durand-Réville, Grassard et Razac;

5° Par la commission de la marine et des pêches:

MM. Claireaux et Romani;

6° Par la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme:

MM. Bouquerel et René Dubois;

7° Par la commission de la production industrielle:

MM. Armengaud, Cornat et Fousson;

8° Par la commission de la reconstruction et des dommages de guerre:

MM. Courroy et Claude Lemaitre;

9° Par la commission du travail et de la sécurité sociale:

MM. Montpied et Ruin.

III. — Ont été désignés pour faire partie de la commission de coordination pour l'examen des problèmes intéressant les affaires d'Indochine:

1° Par la commission des affaires étrangères:

Membres titulaires:

MM. Brizard, Michel Debré, Marius Moutet et Pinton;

Membres suppléants:

MM. Léo Hamon, Yver et Mme Thome-Patenôtre;

2° Par la commission de la défense nationale:

Membres titulaires:

MM. Bernard Chochoy, Maroselli, de Maupeou et Michelet;

Membres suppléants:

MM. Henri Barré, Yves Jaouen, Le Guyon et de Montullé;

3° Par la commission des finances:

Membres titulaires:

MM. Bousch, Boutemy, Alex Roubert et Pellenc;

Membres suppléants:

MM. Litaise et Maroger;

4° Par la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales:

Membres titulaires:

MM. Clerc, Fousson, Méric et Rochereau;

Membres suppléants:

MM. Brousse, Enjalbert, Lemaire et de Villoutreys;

5° Par la commission de la France d'outre-mer:

Membres titulaires:

MM. Coupigny, Durand-Réville, Motais de Narbonne et Romani;

Membres suppléants:

MM. Aubé, Pierre Bertaux, Boisrond et Charles Bruno.

Acte est donné de ces désignations.

— 9 —

COMMISSION DE L'AGRICULTURE

Demande d'envoi d'une mission d'information.

M. le président. J'ai reçu une lettre par laquelle M. André Dulin, président de la commission de l'agriculture, me fait connaître que la commission qu'il préside a décidé de demander au Conseil de la République l'autorisation d'envoyer une mission d'information dans la République fédérale d'Allemagne, pour y étudier les problèmes agricoles, ainsi que les aspects agricoles des relations commerciales entre la France et ce pays.

Il sera statué sur cette demande conformément à l'article 30 du règlement.

— 10 —

COMITE CONSTITUTIONNEL

Représentation du Conseil de la République.

M. le président. Je rappelle au Conseil de la République qu'aux termes de l'article 91 de la Constitution il doit procéder chaque année, au début de la session, à l'élection, à la représentation proportionnelle des groupes, de trois membres du comité constitutionnel, choisis en dehors de ses membres.

Conformément à la résolution adoptée le 28 janvier 1947, j'invite donc la commission du suffrage universel à dresser la liste des candidats qu'elle soumettra au Conseil de la République et dont la proclamation aura lieu dans les formes prévues par l'article 10 du règlement.

— 11 —

DEMISSION D'UN MEMBRE D'UNE COMMISSION

M. le président. J'ai reçu avis de la démission de M. Canivez comme membre suppléant de la commission du travail et de la sécurité sociale.

Le groupe intéressé a fait connaître à la présidence le nom du candidat proposé en remplacement de M. Canivez.

Cette candidature va être affichée et la nomination aura lieu conformément à l'article 16 du règlement.

— 12 —

DEPENSES DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME POUR 1955

Discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955 (I. — Travaux publics, transports et tourisme). (Nos 743 et 753, année 1954, et n° 763, année 1954, avis de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.)

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil quatre décrets nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement, pour assister M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme:

MM. Ziegler, directeur du cabinet;
Charuel, conseiller technique;
Eisenmann, conseiller technique;
Fleck, conseiller technique;
Ravanel, conseiller technique;
B. Renaud, directeur du personnel, de la comptabilité et de l'administration générale;
Mme Ricroch, sous-directeur du personnel;
MM. Doumenc, directeur général des chemins de fer et des transports;
Besnard, chef du service, adjoint au directeur général des chemins de fer et des transports;
Peltier, directeur des ports maritimes et des voies navigables;
Babinet, ingénieur en chef des ponts et chaussées;
Rumpler, directeur des routes;
Duplessy, sous-directeur des routes;
le général Hurault, directeur de l'institut géographique national;
Boucoiran, directeur général du tourisme;
Coquand, ingénieur en chef des ponts et chaussées;
Pène, conseiller technique au cabinet du ministre;
Malafosse, administrateur civil à la direction du budget.

Acte est donné de ces communications.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission des finances.

M. Albert Lamarque, *rapporteur de la commission des finances.* Monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai donc l'honneur de vous présenter, au nom de la commission des finances,

le budget des travaux publics, qui s'élève cette année à 229 milliards, 31 de plus qu'en 1954. Je ne parlerai pas devant vous sur l'ensemble de ce budget; je me bornerai simplement à traiter des points qui concernent cette différence et qui sont, du reste, extrêmement importants à l'intérieur de ce budget. Je me demande s'il ne serait pas souhaitable — et je m'excuse de cette observation personnelle — ou plutôt mieux adapté aux circonstances de notre vie publique et parlementaire d'avoir un budget de législature, un budget quinquennal, le budget d'un gouvernement avec sa politique, au lieu de répéter tous les ans des discussions sur un volume immense de recettes et de dépenses s'échelonnant sur une quarantaine de budgets ou de fascicules, avec une suite interminable de chapitres et d'articles que vous n'avez pas et que nous n'avons pas le temps et la possibilité de lire et, à plus forte raison, de méditer.

Le budget de législature — qui pourrait d'ailleurs être modifié en cours de route — serait pour le Gouvernement le moyen d'exprimer sa politique économique et sociale sur quelque chose de concret, de positif, de réel, et non sur des déclarations verbales ou des intentions. Il serait aussi, je crois, le moyen d'assurer une plus grande stabilité ministérielle et de faire disparaître, en tout cas, la pratique fâcheuse et néfaste des douzièmes provisoires.

Cela dit, mes chers collègues, nous voici donc devant ce budget de 229 milliards. J'ai dit à l'instant qu'il comptait 31 milliards de plus qu'en 1954, dont 25 représentent des inscriptions supplémentaires au bénéfice de la Société nationale des chemins de fer français et les 6 autres des améliorations visant le personnel et des crédits d'entretien pour les routes, les canaux et les ports.

Je veux établir également quelle est la répartition de ce budget des travaux publics et, comme son nom d'ailleurs l'indique, vous savez qu'il comporte trois grandes divisions : la division des travaux publics, qui concerne les dépenses de fonctionnement du ministère, avec un total de 59 milliards, en gros, c'est-à-dire 26 p. 100 de la totalité; en second lieu, les transports, 164 milliards, inscription à peu près exclusive au bénéfice de la Société nationale des chemins de fer français, soit 71 p. 100 de la totalité; enfin, la troisième division, le tourisme, avec 900 millions, c'est-à-dire 0,4 p. 100 des 229 milliards qui constituent l'ensemble de ce budget.

L'effectif du personnel s'élève, pour la partie des travaux publics, à 67.611 unités. Il est en diminution. Depuis trois ans, cette diminution a porté sur 3.300 unités. Il coûte d'ailleurs plus cher qu'avant les réductions et cela s'explique en raison des améliorations de salaires et de traitements que l'on a dû faire intervenir.

Cette année, on note une réduction de 140 unités, dont 100 qui concernent les agents de travaux, avec cette particularité à souligner, c'est que ces 100 agents sont remplacés par un matériel mécanique. C'est le cas typique et symbolique où la machine se substitue à l'homme sans que l'on sache ce que devient cet homme, quel est le sort qui lui est réservé ensuite au sein de la société.

Nous saluons une réforme qui vous est due, monsieur le ministre, celle qui a permis d'augmenter les indemnités de déplacement des conducteurs de chantiers et agents de travaux et de mettre ainsi ce personnel à égalité, en ce qui concerne ces indemnités, avec les fonctionnaires. Cette réforme a été longtemps attendue.

Il en est une autre, d'ailleurs — et j'y insisterai d'une façon toute particulière — que l'on attend aussi depuis très longtemps, c'est celle qui doit avoir pour objet de classer les conducteurs de chantier et les agents de travaux dans la catégorie active. Il est paradoxal, en effet, que des hommes, qui sont employés sur des routes à des travaux d'entretien ou de réparations parfois pénibles et durs, par tous les temps, soient considérés comme personnel sédentaire et assimilés, en quelque sorte, à des gardiens de bureau quant à la retraite qu'ils pourront toucher plus tard.

L'Assemblée nationale — vous avez entendu le débat qui s'y est déroulé et vous y avez pris part, monsieur le ministre, nous avons retenu les déclarations assez satisfaisantes que vous avez pu y faire — l'Assemblée nationale s'est prononcée avec un ton d'énergie sur ce point particulier et elle le fait depuis déjà de nombreuses années. C'est également le sentiment du Conseil de la République. Avec la même énergie et la même volonté, nous intervenons auprès de vous pour que cette réforme puisse être réalisée le plus rapidement possible.

Nous en arrivons au problème routier. Il est bien certain que, lorsqu'on parle de travaux publics, le point prédominant, c'est celui des routes. Vous avez inscrit à ce budget, monsieur le ministre, un chiffre de 17 milliards, en augmentation, du reste, sur le crédit de l'an passé, et vous avez déclaré que c'était un renversement de la tendance. C'est l'expression dont vous vous êtes servi.

Il y a là incontestablement un acte de bonne volonté et une mesure fort intéressante, mais ce n'est pas tellement un renversement de la tendance. C'est la restitution de certains crédits qui ont été amputés ces deux ou trois dernières années en raison des fameuses économies. Il y a deux ou trois ans, notre budget comptait ces 17 milliards.

Nous saluons malgré tout cet acte de bonne volonté et cette « tendance » à créer des crédits convenables sur un pareil chapitre. Mais je dirai encore que ce crédit ne peut pas nous satisfaire, qu'il est insuffisant au dire des techniciens, de ceux qui connaissent en particulier cette partie. Il ne représente en réalité que les deux tiers des besoins et il manque un tiers, c'est-à-dire sept ou huit milliards.

Quand nous considérons les routes — c'est une image d'ailleurs dont on s'est déjà servi — quand on les considère dans leur partie superficielle, dans leur croûte, on peut sans doute retenir qu'elles sont en bon état, grâce d'ailleurs à l'art et à l'ingéniosité du corps brillant que nous possédons des ponts et chaussées; mais la substance de la route, mais le fond de la route, ne cesse pas de s'appauvrir, de s'altérer, et dans des conditions telles que cette belle apparence n'est qu'une illusion. En réalité, c'est une belle chemise, si vous voulez, sur un corps souffreteux et malade qui dépérit tous les jours et qui peut risquer une issue fatale si on ne fait pas intervenir très rapidement le remède énergique et efficace qui fera face à la situation.

Cela, c'est pour les crédits d'entretien et de réparations.

Autrefois, on le répète souvent, notre réseau était le plus beau réseau routier du monde. Il n'a plus ce caractère à l'heure actuelle, en raison même des insuffisances dont je viens de parler et en raison également du développement incroyable de la circulation dans notre pays. Ces insuffisances donnent à notre réseau routier un caractère tragique: ce n'est plus le circuit du tourisme et de la joie, c'est bien souvent, hélas! le circuit de la catastrophe et de la mort! A l'un des derniers week-end d'une de ces dernières semaines, 20 tués d'un seul coup! 6.000 tués par an à la suite des accidents, c'est-à-dire la population d'un gros village, d'une grosse commune française!

Par conséquent, il faut changer ce qui existe, apporter les rénovations, les transformations, les modernisations qui sont absolument indispensables. D'ailleurs, les assemblées ont jugé la situation comme telle quand elles ont voté l'institution du fonds routier. L'œuvre du fonds routier, c'était de procéder à ce réaménagement absolument indispensable, de mettre notre réseau à la hauteur des circonstances, du développement général de la circulation automobile dans notre pays. Or, ce fonds routier est devenu ce que vous savez et dans les protestations que vous avez du reste entendues aussi bien à l'Assemblée nationale qu'au sein même de notre Conseil de la République, on l'a souligné. Ce fonds routier avait cet objet de rénovation — je le répète — et de modernisation et on lui avait affecté des crédits avec un taux déterminé: 20 p. 100 sur les taxes des carburants il y a deux ou trois ans, en 1952, taux qui a été amputé, qui est descendu à 18 p. 100, puis à 10 p. 100, à la moitié, par conséquent, de ce que l'on avait prévu avec les grands plans quinquennaux pour apporter justement les améliorations dont je parle.

C'est un reproche que nous faisons au Gouvernement. Vous n'étiez pas encore ministre, mais enfin vous héritez de la succession; vous en prenez dans une certaine mesure la responsabilité. Je veux, par conséquent, faire entendre ici la protestation à la fois de la commission des finances qui s'est exprimée très vertement sur ce point et du Conseil de la République dont c'est certainement le sentiment.

A l'Assemblée nationale, il s'est passé quelque chose dont je dirai que je ne l'ai pas encore très bien compris, et à ce sujet, d'ailleurs, nous attendrons vos explications. Ce fonds routier, on a décidé de le transférer dans les comptes spéciaux et cela s'est fait, je crois, avec votre consentement et avec la pensée — je ne sais pas si je dois dire l'arrière-pensée — qu'on pourrait restituer au fonds routier devenu un compte spécial une partie tout au moins des crédits qui constituaient sa dotation d'origine. En tout cas, il est permis de trouver singulier que ce qui n'est pas possible dans la clarté et le grand jour d'un budget public le devienne dans l'ombre et l'obscurité des comptes spéciaux. C'est l'observation que je voulais faire, monsieur le ministre, devant vous.

J'aborde maintenant la Société nationale des chemins de fer français. Gros sujet que la Société nationale des chemins de fer français avec ses 164 milliards, qui représentent 71 p. 100 de l'ensemble du budget et qui comportent trois inscriptions: 25 milliards au titre des indemnités compensatrices pour tarifs réduits, 65 milliards pour la subvention d'équilibre, ce qui est proprement le déficit de la société, et 74 milliards pour les charges d'infrastructure. Ces chiffres, d'ailleurs, sont insuffi-

sants. Il faudra les grossir en cours d'exercice. On ne comprend pas pourquoi cette année, par exemple, on a inscrit 25 milliards pour les indemnités compensatrices, alors que le crédit de l'an dernier s'élevait à 28 milliards.

Quant à la subvention d'équilibre qui figurait d'abord avec 60 milliards, auxquels l'Assemblée nationale vous a demandé d'ajouter 5 milliards, incontestablement, elle est insuffisante aussi et vous aurez au moins une dizaine de milliards en cours d'année à ajouter à ce chiffre.

Passons maintenant aux charges d'infrastructure, au chiffre de 74 milliards. Voici le sentiment que nous éprouvons vis-à-vis de la Société nationale des chemins de fer français. Son déséquilibre d'exploitation croissant nous donne, à l'heure actuelle, l'impression d'une certaine impuissance. On a envisagé des moyens, et on en a d'ailleurs mis en œuvre et en pratique pour essayer de résorber ce déficit.

Par exemple, en ce qui concerne le personnel, on a fait intervenir des coupes sombres, et quelles coupes sombres! On a réduit ce personnel de plus de 100.000 unités dans l'espace de quelques années. Ce qui reste de ce personnel, malgré ces compressions, coûte, à l'heure actuelle, plus cher qu'avant, quand la totalité de l'effectif existait, en raison de ce que je disais tout à l'heure, à savoir que des améliorations de salaire, de traitement, sont intervenues.

Il faut d'ailleurs retenir et souligner que si l'on n'avait pas fait ces compressions, c'est 80 milliards de plus qui s'ajouteraient à l'heure actuelle au déficit de la société nationale. Il y a donc là un grand effort, un effort méritoire — on peut le souligner — qui a été accompli par la Société nationale des chemins de fer français.

Le deuxième moyen, c'était un plan d'économie prévu en 1952, quand on a dégagé du déficit les charges d'infrastructure et quand votre prédécesseur, M. André Morice, disait: Il faut laisser un déficit résiduel; on aura ainsi la possibilité de lutter contre lui, de triompher de lui. Ce déficit était alors de 30 milliards et il devait être éliminé, raboté dans une période de quatre ans. Quatre ans après, la ligne devait être blanche: plus rien. Or, nous sommes deux ans après et nous devrions, selon les déclarations du ministre et selon le fonctionnement du plan d'économie, ne trouver aujourd'hui qu'un déficit de 15 milliards. Il s'élève à 65 milliards, et j'indiquais tout à l'heure qu'il est bien au-dessous de la réalité. Echec, par conséquent, également sur ce point.

Et l'expansion économique aussi, nous en avons entendu parler. Le chemin de fer devait pouvoir profiter de cette fameuse expansion que l'on enregistre d'ailleurs dans les divers comportements de l'activité française, mais qui ne touche pas le trafic de notre chemin de fer, qui est étale, sinon en recul.

Voilà, par conséquent, sur ces trois points qui ont été évoqués, ce que nous pouvons aujourd'hui enregistrer: un échec complet.

Alors se pose une question: la Société nationale des chemins de fer français est-elle responsable ? Pouvons-nous l'incriminer ? Pouvons-nous dire qu'elle a commis telle et telle faute ? Pouvons-nous « épingler » ses fautes ?

La Société nationale des chemins de fer français est, au point de vue technique, une mécanique merveilleuse qui fait honneur à ses dirigeants et à un personnel d'élite, ingénieurs et cheminots de toutes catégories.

Nous avons cependant le devoir de considérer la vérité telle qu'elle est. Très souvent, si, dans la rue et même dans les journaux, on rend hommage à la S. N. C. F., on ajoute: Oui, mais c'est une entreprise qui gaspille l'argent à torrents. Or, quels arguments pouvons-nous invoquer en faveur de la S. N. C. F. ? Quels sont les trois handicaps qu'elle supporte et dont elle souffre ?

D'abord, l'infériorité de ses tarifs. Il faut bien que l'opinion publique le sache. La S. N. C. F. vend ses services à l'indice 20 pour un prix de revient qui est à l'indice 25. C'est l'Etat qui lui impose cette obligation et qui, d'ailleurs, le fait en vertu même de la convention qui lie l'Etat à la S. N. C. F., en intervenant pour combler son déficit. Cela représente une somme très importante de 120 milliards. Si la S. N. C. F. pouvait vendre ses produits, c'est-à-dire ses tickets, c'est-à-dire ses tarifs marchandises, selon le prix de revient, c'est 120 milliards de plus qui entreraient dans sa caisse et, par conséquent, le problème du déficit ne se poserait plus à l'heure actuelle devant nous et je n'aurais pas l'occasion d'en parler dans les termes que j'emploie.

Second handicap pour la S. N. C. F.: la charge écrasante de ses pensions. Dans son budget d'exploitation figurent 85 milliards pour les pensions, dont 75 milliards qui représentent proprement la dotation patronale. Evidemment, il y a, actuellement, 13.000 retraités de plus que d'agents en activité. Je dirai, d'ailleurs, qu'il faut tenir compte d'un décalage, car les retraités d'aujourd'hui ne s'appliquent pas à l'effectif présent, mais à l'effectif ancien, celui de l'époque où la S. N. C. F. employait 500.000 cheminots. C'est, en tout cas, une charge écrasante pour nos chemins de fer. On parle souvent de l'égalisation des charges. Il est certain que s'il existait une caisse nationale des retraites à laquelle seraient affiliés toutes les entreprises et tous les Français, avec une triple participation, y compris celle de l'Etat, la Société nationale des chemins de fer français n'aurait pas à supporter des conditions de concurrence aussi désavantageuses que celles que nous enregistrons aujourd'hui. Elle serait placée sur un pied d'égalité lui permettant de lutter et d'obtenir certains résultats.

Enfin, le troisième handicap, c'est l'anarchie des transports. La Société nationale des chemins de fer français est ligotée dans ses œuvres, figée dans sa structure. Elle n'a pas le moyen de conquérir, elle n'a pas même le moyen de se défendre. Faut-il contracter le réseau ? Je sors d'une discussion où le problème a été évoqué et vous devez comprendre dans quel sens. Faut-il couper çà et là quelques branches mortes et inutiles ? Je vous ai entendu dire dans un comité, monsieur le ministre, que vous étiez décidé à faire attention sur ce point excessivement important et grave et qui touche à des intérêts très divers, notamment à des intérêts locaux. Je crois d'ailleurs qu'il est dans vos intentions de ne rien faire sans consulter les collectivités locales.

J'entends quelquefois parler d'un déficit de l'exploitation. Je l'entendais dire il y a encore un instant. Le déficit d'exploitation, dans des conditions semblables, en ce qui concerne ces lignes secondaires, n'exprime peut-être pas toute la vérité. Dans des régions déterminées, il existe des conditions économiques particulières. Un réseau peut être en déficit, mais servir l'économie d'une région.

Il est bien certain que si l'on devait faire ou refaire le réseau — je crois que c'est une expression de M. Pellenc et je m'excuse de la lui emprunter — nous ne le referions pas tel qu'il est, avec toute son étendue et toutes ses ramifications. Mais est-il pour autant, ce chemin de fer, arriéré, démodé et archaïque ? Ce serait une déraison de le soutenir. Il est incontestablement un élément important de la vitalité française.

Nous avons trois réseaux de surface: un réseau ferré, un réseau routier et un réseau fluvial. Nous ne voulons pas prendre parti pour l'un contre l'autre. Nous estimons que chaque réseau a sa raison d'être, sa vocation et ses aptitudes et que le grand problème, je dirai presque le grand œuvre, est de les coordonner, de les associer pour le plus grand bien de nos finances et pour le plus grand bien de notre pays.

J'en terminerai, mes chers collègues, par quelques mots sur le tourisme qui représente, je l'ai indiqué tout à l'heure, 900 millions sur ce budget de 229 milliards, soit 0,4 p. 100. C'est un chiffre tout à fait dérisoire, infime, et j'ose même l'expression, ridicule. Avec cette somme, on paye 61 fonctionnaires, les dépenses de fonctionnement, la propagande, les subventions diverses. Voilà, en ce qui concerne le tourisme, à quoi est employé le crédit.

Nous nous vantons et nous nous glorifions, en ce qui concerne ce tourisme, du grand nombre d'étrangers qui viennent dans notre pays, nombre bien supérieur à ce qu'il était avant la guerre. On cite ce chiffre: 1 million de plus qu'avant 1939. En 1954, cela nous a rapporté 350 millions de dollars, couvrant 29 p. 100 de notre balance commerciale. On a indiqué — dans le rapport de la direction du tourisme — que pour 1954, le chiffre des visiteurs étrangers sera en augmentation à peu près de 20 p. 100 et que ce sera la plus belle de nos années de tourisme.

Mais il y a une ombre au tableau. Il ne suffit pas de se vanter et de se glorifier. Il faut également comparer. Or nous en sommes au point où la balance de nos échanges touristiques est négative en ce qui concerne notre pays et positive en ce qui concerne tous les autres pays voisins. Pourquoi cela ? A quoi cela tient-il ? Les étrangers viennent nombreux dans notre pays — je viens d'en souligner le chiffre — mais il semble qu'ils considèrent notre pays comme un territoire de transit. Après avoir visité quelques curiosités particulières, ils vont passer leurs vacances ailleurs. Les Français ont cessé d'être casaniers, ils ont pris le goût des voyages, le goût de savoir ce qui se passe à l'extérieur de leurs frontières. Voilà en tout cas des gens qui ne restent plus dans notre pays comme il conviendrait, me semble-t-il, qu'ils y restent.

Il y a à cela deux raisons. C'est que notre hôtellerie, à la comparaison, ne présente pas le niveau voulu de confort; elle est arriérée et ses prix sont trop élevés. S'il y a ainsi — et je ne dis pas tous, je ne veux pas généraliser — des étrangers et des Français qui vont à l'extérieur de nos frontières, c'est incontestablement pour y trouver, dans l'hôtellerie, un confort supérieur et aussi des prix plus avantageux.

Je n'indiquerai le remède que très rapidement, et vous le connaissez aussi bien que moi et même mieux que moi. Le remède, c'est de dispenser à l'hôtellerie les crédits nécessaires pour qu'elle puisse se rénover, se moderniser, faire face à la concurrence. Enfin, en ce qui concerne les charges de cette hôtellerie — et d'ailleurs nous avons modifié, à la commission des finances, votre projet de loi — nous demandons que cette hôtellerie soit considérée comme une entreprise exportatrice et qu'elle bénéficie, par conséquent, des avantages conférés à ces entreprises.

Voilà, mes chers collègues, ce que je voulais dire dans l'exposé de ce budget. Il y a d'autres points à souligner, mais ce serait abuser de votre patience. Au cours de son examen, la commission des finances a laissé intactes toutes les modifications qui ont été faites par l'Assemblée nationale. Elle n'en a ajouté elle-même, d'ailleurs, que très peu.

En son nom, je vous soumets ce budget, en vous remerciant de la bienveillante attention que vous avez bien voulu m'accorder. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication.

M. Julien Brunhes, *rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.* Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, notre commission des moyens de communication, saisie pour avis de ce projet de loi, n'a pas cru devoir faire le métier de la commission des finances. Elle a étudié les aspects techniques du budget, les conséquences qu'auront les mesures proposées sur l'avenir de nos transports et de notre tourisme.

Si nos collègues, et spécialement les distingués membres de la commission des finances, s'étonnaient de nous voir traiter des problèmes de fond dans une discussion budgétaire, nous devrions leur rappeler que l'impossibilité d'interpeller le Gouvernement dans notre Assemblée, d'une part, et, d'autre part, le fait que depuis sept ans, malgré nos demandes réitérées, aucun débat important n'a eu lieu au Parlement sur le problème de la coordination des moyens de transport, nous obligent à traiter le problème au fond. C'est d'ailleurs ainsi que l'a fait l'Assemblée nationale où des collègues de toutes nuances tels que MM. Benard, Sibué, André Morice, Anthonioz, Bichet, ont évoqué les aspects divers de ce problème. Notre devoir, monsieur le ministre, est de faire connaître au Gouvernement notre point de vue sur les problèmes techniques que posent votre budget. Nous ne les étudierons pas tous, mais seulement ceux qui sont essentiels. Je tiens d'ailleurs à vous dire que je ne suivrai pas complètement le rapport écrit que nous avons été obligés de préparer dans des conditions d'extrême rapidité à la fin de l'année, au moment où l'on pensait que notre budget passerait le 30 décembre.

Parlons d'abord de l'entretien et de la construction des routes. M. Lamarque, au nom de la commission des finances, vous a entretenu, monsieur le ministre, de ce problème. Nous savons que l'Assemblée nationale a disjoint le chapitre relatif au fonds d'investissement routier et l'a transféré aux comptes spéciaux. Ce fait aura, mes chers collègues, une conséquence heureuse: c'est avec M. le ministre des finances ou son secrétaire d'Etat au budget que nous aurons à discuter du problème du fonds routier.

Je vous rappelle que l'année dernière, à cette même tribune, j'étais chargé par la commission des moyens de communication d'employer les mots « d'escroquerie et de détournement de fonds » pour qualifier la manière dont l'administration des finances utilisait, à tort, des fonds pris sur les taxes sur les carburants qu'une loi votée par le Parlement avait affectés spécialement au fonds d'investissement routier. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Je rejoins donc les observations de la commission des finances rapportées éloquemment par notre collègue M. Lamarque. Il faut revenir aux 18 p. 100 légaux pour le réseau national, augmentés des 2 p. 100 pour le fonds départemental et des 2 p. 100 pour le fonds vicinal. Or, le Gouvernement a proposé encore, cette année, la reconduction du taux de 10 p. 100 au lieu de 18 p. 100. Nous aurons, mes chers collègues, à en parler avec le ministre des finances: pour le moment, nous ne pouvons pas en traiter puisque le fonds d'investissement routier a disparu de ce budget.

M. le ministre des transports nous a dit qu'il comptait utiliser, pour compléter la dotation du fonds routier, au moins provisoirement, une partie des ressources créées par l'augmentation de 5 francs par litre du gas oil destiné aux transports routiers. Mais pour cela, il faudrait d'abord que ces 5 francs par litre aient une affectation et ils n'en ont pas encore. Nous espérons que l'affectation conforme à nos souhaits sera votée par l'Assemblée nationale et nous sera donc soumise avec les comptes spéciaux ou la loi de finances. Toutefois, pour le moment, devant l'absence de toute précision, la recette est actuellement encaissée par les raffineurs sans qu'on lui ait trouvé aucune affectation. Un tel procédé — c'est le moins qu'on puisse en dire — est assez loin de la rectitude budgétaire, puisque cette ressources, créée sans qu'on sache exactement à quoi on l'affectera, tombe, depuis le 15 novembre, dans la poche des raffineurs!

Nous dirons simplement, monsieur le ministre, que même avec cette surtaxe, il faut que l'on revienne aux 18 p. 100 pour le fonds routier. Cela est une nécessité absolue et vous allez le voir encore dans les malheureuses circonstances de ces jours-ci où, du fait des inondations, il faudra probablement envisager des réparations de routes représentant des sommes importantes. Il ne s'agit donc pas de diminuer, au moment où la circulation augmente, les possibilités de réparation et de renouvellement des routes.

Le deuxième aspect de votre budget est celui de la situation du personnel. Cette situation du personnel dépendant de votre ministère a été longuement évoquée à l'Assemblée nationale. Deux questions se posaient: des problèmes d'indemnités et des problèmes de classement. En ce qui concerne le problème des indemnités, le personnel des travaux publics qui demandait justement depuis plusieurs années le rajustement de ces indemnités semble avoir obtenu une part de satisfaction dans le budget qui nous est soumis.

Quant au changement d'indices, c'est un problème important et vous nous avez dit en commission que cela touchait au statut de la fonction publique, que vous ne pouviez pas régler seul le problème de ces classements et de ces changements d'indices sans risquer une répercussion sur d'autres fonctionnaires.

Des questions très précises vous seront posées tout à l'heure par certains de nos collègues de divers groupes. Votre commission a pu prendre connaissance des amendements et vous demandera d'accepter ceux qui vous seront soumis au moment de la discussion des articles.

J'en arrive maintenant à la Société nationale des chemins de fer français. M. Lamarque a déjà parlé de ce problème que nous reprenons tous les ans. Je dois dire tout de suite, pour que ne subsiste aucun malentendu, que personne, dans notre commission, n'a une position sentimentale personnelle pour ou contre la Société nationale des chemins de fer français. Nous essayons de considérer objectivement les problèmes.

Mais il est un fait que la commission des finances a remarqué; la Société nationale des chemins de fer français pèse d'un poids très lourd dans le budget des transports: 164 milliards dans les chapitres de l'état A sur un total de 229 milliards comprenant tous les modes de transport et tous les moyens des services; de plus, 48 milliards pour les investissements dans l'état D et 10 milliards de crédits de payement pour les réparations de dommages de guerre. La Société nationale des chemins de fer français pèse donc d'un poids écrasant sur notre économie.

Loin de nous pourtant l'idée qu'il s'agisse là d'un déficit et que la Société nationale des chemins de fer français en soit responsable. En effet, comme l'a remarqué M. Lamarque, il faut d'abord soustraire les 25 milliards qui sont simplement le remboursement du manque à gagner sur le trafic voyageurs dû aux obligations que l'Etat impose à la Société nationale des chemins de fer français. Monsieur le ministre, je vous rappelle à ce propos que nous n'avons cessé, depuis plusieurs années, de demander à vos prédécesseurs que ces frais soient inscrits en dépenses, non pas dans votre budget, mais dans les budgets des ministères intéressés: ministère de la santé et de la famille pour les réductions en faveur des familles nombreuses, ministères dépendant de la défense nationale pour le transport des militaires, etc. Il est anormal qu'ils figurent dans les comptes de la Société nationale des chemins de fer français à votre budget.

D'autre part, les retraites du personnel de la Société nationale des chemins de fer français forment, pour l'année en cours, le chiffre effarant de 76,8 milliards. Il ne s'agit pas de ruser avec les chiffres. Je crois qu'en nationalisant les compagnies, l'Etat a fait une affaire désastreuse, puisqu'il a accepté d'abord de prendre en charge les engagements très lourds que ces compagnies avaient pris envers leurs personnels, afin de pouvoir embaucher dans les campagnes et dans les villes la main-d'œuvre dont elles estimaient avoir besoin, mais, en plus, l'Etat a ajouté à cela des garanties qui sont certes utiles, mais qui coûtent fort cher.

Ce n'est d'ailleurs pas aux cheminots que j'en fais le reproche. Il est normal qu'ils essaient d'obtenir de l'Etat, depuis les nationalisations, autant qu'ils avaient essayé d'obtenir auparavant des compagnies privées, d'autant plus que nous sommes malheureusement obligés de constater que les

grands abus de la création de la S. N. C. F. — le ministère des travaux publics n'en ignore rien — ont été à l'échelon supérieur où les six réseaux ont été maintenus quant à leurs états-majors et même développés, alors qu'un des buts théoriques de la nationalisation était la concentration des services techniques, des services d'exploitation, et la simplification. Il n'en a rien été et les chiffres actuels montrent que les états-majors sont plus nombreux avec la seule S. N. C. F. qu'avec l'ensemble des compagnies privées exploitantes.

Il est frappant, alors qu'aucun pays du monde ne construit plus de voies ferrées, alors que l'Organisation internationale du travail, aux travaux de laquelle j'ai participé il y a quelques années, a étudié le problème du reclassement du personnel cheminot, de voir que la France tourne le dos à une politique de progrès, malgré des engagements officiels et largement radiodiffusés, et continue à brimer les autres moyens de transport au profit d'une technique qui, qu'on le veuille ou non, est dépassée toutes les fois qu'il s'agit de trafics plus courts qu'une distance de 500 à 800 kilomètres et moins denses que les trafics massifs des banlieues des grands centres. Dans tous les pays du monde on estime que le poids nécessaire pour les transports sur la voie ferrée ne permet plus, par rapport à l'économie de poids que représentent le moteur léger et le véhicule installé sur la route, des trafics rentables autres que les trafics massifs de grandes distances et les trafics massifs des banlieues des grands centres.

En fait, nous sommes à l'époque des moteurs légers qui, par l'automobile et l'avion, peuvent transporter les mêmes charges que le train, avec un poids mort et une puissance utile infiniment plus faibles. Nous voudrions donc que le ministère des transports se dégageât d'une certaine mentalité ferroviaire et devint le véritable organisateur des transports, où le rail aura sa place bien entendu, mais uniquement sa place et non plus les trois quarts des crédits destinés à tous les modes de transport.

Ceci nous amène à étudier un quatrième problème, celui de la coordination des transports terrestres puisque la coordination des transports aériens ne figure pas dans ce budget. Depuis de très nombreuses années on essaye de résoudre le problème de la coordination. J'ai assisté, il y a déjà plus de vingt ans, aux premiers essais de coordination. Cela se passait dans le bureau de M. Flandin et cela a abouti à un décret d'avril 1934 qui s'est contenté de stabiliser tous les transports routiers dans leur situation de cette époque, en se disant que cela résoudrait le problème des déficits des réseaux. On peut constater vingt ans après qu'il n'en est rien, car ce contingentement des transports routiers n'a pas amené de diminution, au contraire, du déficit de la voie ferrée.

Or, M. le président du conseil d'administration de la S. N. C. F. précisait devant nos commissions, récemment — commission des finances et commission des transports réunies — que le rail avait, cette année, une différence entre ses recettes tarifaires et ses dépenses qui se chiffrait par 100 milliards pour le trafic des voyageurs — 212 milliards de dépenses pour 112 milliards de recettes — et 81 milliards pour les transports de marchandises — 358 milliards de dépenses contre 277 milliards de recettes.

La S. N. C. F. estime que si la totalité du trafic effectué actuellement par les transports publics routiers lui revenait, cela lui donnerait environ 15 milliards de recettes supplémentaires. On ne peut mieux démontrer que toute coordination qui ne touchera que les transports publics n'est qu'un palliatif insuffisant dans le déficit réel. Le transport public est un bouc émissaire facile pour les élucubrations de quelques faux savants promus journalistes.

Le problème n'est pas là. Son vrai plan est le suivant : d'abord, le transport de voyageurs passe de plus en plus à la voiture de tourisme légère, bon marché et consommant peu. Je suis très étonné que la Société nationale n'attaque pas à fond, par exemple, la Régie Renault, dont la quatre chevaux est un élément de progrès dont nous souhaitons tous une large diffusion, si la politique cohérente de la S. N. C. F. faite depuis vingt ans continuait, elle devrait interdire l'usage de la quatre chevaux à plus de 50 kilomètres.

Il est vrai qu'on risque de se trouver dans ce cas-là dans un vaste conflit entre entreprises de l'Etat et même entre les syndicats de cheminots et les syndicats de l'industrie automobile, car il est indiscutablement plus économique de circuler à trois ou quatre personnes dans une voiture légère qu'en chemin de fer si l'on paye place entière. A cela, le rail ne peut rien. Il a tué les diligences au nom du progrès et aujourd'hui l'automobile à bon marché lui enlève une bonne partie de son trafic voyageurs.

Monsieur le ministre, au conseil supérieure des transports, une plainte peu banale a été déposée l'année dernière par la Société nationale contre Air France pour avoir transporté des voyageurs des chemins de fer jusqu'à Nice à un prix qu'elle estimait trop bas et concurrentiel. A partir du moment où nous en serions là, nous serions un pays rétrograde. Il est normal que, sur une distance de 1.000 kilomètres, l'avion puisse prendre même des clients à la Société nationale; nous pensons que l'on doit aller jusqu'à un trafic intérieur par avion et j'espère que ce jour-là le ministre lui-même, étant à la fois le tuteur de l'aviation civile et des chemins de fer, fera comprendre à ces derniers que l'aviation a le droit de se développer dans un vaste pays qui se croit jeune et qui peut l'être encore.

Quant au régime des marchandises, ce sont surtout les transports privés qui prennent au chemin de fer le trafic. Ces transports privés de marchandises correspondent à un besoin réel. Ils comprennent environ 800.000 véhicules contre 70.000 dépendant des entreprises de transports publics. C'est là qu'une coordination sera normale.

Prenons un exemple précis. La régie Renault effectue un trafic permanent, de jour et de nuit, entre Boulogne-Billancourt et son usine d'outillage installée au Mans dans l'ancienne gare des marchandises. Elle amène un camion de dix à quinze tonnes tous les quarts d'heure sur cette route nationale, alors que nous savons que la ligne électrique Paris-le Mans est probablement une des mieux outillée de France et une de celles qui vraiment peut donner des satisfactions énormes par son rendement. Je ne reproche pas à la régie Renault d'agir ainsi, mais quand on vient me dire: « C'est le transport public routier qui fait concurrence au chemin de fer, il l'empêche de gagner de l'argent », je réponds: « le problème ne sera jamais résolu tant qu'on n'aura pas résolu le problème de la coordination du chemin de fer avec les transports privés. »

Or actuellement — M. le secrétaire d'Etat au budget sourit avec juste raison — c'est beaucoup plus pour des considérations fiscales que techniques qu'on envisage tout le système des transports en France. Je suis amené à vous demander une fois de plus, de la part de la commission des moyens de communication, de faire en sorte que les travaux faits dans le domaine de la technique des transports ne se trouvent pas complètement annulés par les formules fiscales qui favorisent tel ou tel mode de transport aux dépens de tel ou tel autre.

C'est une habitude française de résoudre par la fiscalité des problèmes qu'on n'ose pas attaquer franchement sur le plan de la technique et je suis obligé de dire que c'est une mauvaise méthode. (*Applaudissements à droite et au centre.*)

Enfin, il y a une phrase à propos de la coordination que nous avons entendu trop souvent employer dans certains documents de propagande; on dit que « la route a pris tel trafic au rail ». Permettez-moi de vous dire que nous pensons, nous à la commission des transports, que le trafic n'appartient ni au rail ni à la route; il appartient au client qui le confie, suivant ses besoins et les qualités variables des techniques, au moyen de transport qui lui convient le mieux et pour de nombreuses raisons parmi lesquelles souvent le prix n'est pas déterminant. C'est pour cela que la solution qui a consisté à faire une lutte de prix a été mauvaise parce que souvent on choisit le transporteur pour des motifs tout autres, qui peuvent être la rapidité, la sécurité, le porte à porte, la possibilité de se passer d'emballages et parfois très souvent, dans nos campagnes, les rapports directs, humains, entre le transporteur et son client.

C'est pourquoi il est certain qu'aucune mesure de coordination n'empêchera par elle-même ce que le président de la Société nationale des chemins de fer français appelle « la dégradation du trafic du rail ». Il ne reste donc que deux solutions: soit le monopole des transports qui consisterait à obliger tout client à passer par le transporteur imposé par l'Etat, transporteur ou affréteur unique, ce qui est le cas actuellement en Russie, ce qui était le cas avant la guerre en Allemagne par le monopole pratique de la Reichbahn qui affrétait elle-même le trafic routier, soit, si nous ne voulons pas le monopole, par la possibilité pour chacun de choisir librement son transporteur.

Le réseau ferré devrait se moderniser et maintenir les seules lignes concurrentielles. C'est la solution choisie par le Gouvernement dans ses décrets; encore faudrait-il que les mesures prises soient complétées par d'autres, en fonction des considérations que je viens d'exposer.

Les décrets du 12 novembre 1954 permettent de donner des indemnités importantes aux cheminots partant volontairement et, d'autre part, de confier à la Société nationale des chemins de fer français elle-même des services de remplacement des lignes supprimées ou des correspondances.

Cette dernière mesure a produit une émotion considérable chez les transporteurs, d'autant plus que l'avis du conseil supérieur des transports avait été formel: la Société nationale des chemins de fer français ne devrait pouvoir s'installer sur la route qu'en cas de carence des transporteurs routiers existants capables d'accomplir ces services.

Notre commission demande au ministre responsable de définir devant notre assemblée, comme il l'a fait devant l'Assemblée nationale, la position des pouvoirs publics à ce sujet. Nous pensons que votre doctrine en la matière — et celle de vos services — est que la Société nationale voulait obtenir ce droit de s'installer sur la route pour empêcher que des transporteurs routiers soient trop exigeants, demandent des conditions trop onéreuses ou n'acceptent pas les conditions qu'elle voudrait imposer pour accomplir ses services de bout en bout.

Alors que nous sommes persuadés que vos services, monsieur le ministre, sont prêts à ne laisser la Société nationale exploiter la route qu'en cas de carence des routiers, nous ne voudrions pas qu'avec les textes qui existent actuellement, un de vos successeurs ne se décide à installer, comme il en aurait le droit d'après ces textes, tout n'étant soumis qu'à l'autorisation ministérielle, une vaste S. N. C. F. sur la route qui, en fait, aurait réalisé, par dessus la tête du Parlement, la nationalisation des transports sans le dire.

Si vous voulez une nationalisation des transports, qu'on en discute devant le Parlement, mais qu'on n'essaie pas de la faire par le détour de l'installation sur la route de la Société nationale devenant l'affréteur unique.

D'autre part, la suppression d'un certain nombre de voies ferrées n'est évidemment pas une solution qui permette de résoudre complètement le problème du déficit. Il est certain, par contre, que la suppression progressive de lignes non rentables doit amener la Société nationale des chemins de fer français à réduire à la fois ses effectifs et ses charges. Par conséquent, dans un nombre respectable d'années peut-être, elle pèsera beaucoup moins sur l'ensemble de l'économie du pays dans la mesure où nous aurons créé des lignes modernes, bien desservies, électrifiées ou « diesélisées », comme on dit maintenant, avec, évidemment, de nombreuses suppressions. Mais ce n'est pas le remède unique!

L'avenir d'une saine coordination se résume donc dans les dispositions suivantes:

Contraction du rail, accompagnée de la modernisation des réseaux maintenus;

Respect par chaque mode de transport de tarifs déterminés, non pas d'après le prix le plus bas du chemin de fer, comme il semble que ce soit la règle, mais par ses propres prix de revient, et contrôle strict par les pouvoirs publics;

Egalisation des charges fiscales entre le transport public et le transport privé, c'est-à-dire diminution ou exonération des très lourds impôts du transport public, mesure qui serait compatible avec le respect des tarifs et leur contrôle effectif.

Nous ne devons pas oublier de signaler l'excellente formule des transports mixtes rail-route par remorques spécialisées, qui prend un essor considérable grâce à une excellente organisation et qui permet le porte à porte et la très grande rapidité de livraison tout en utilisant la traction ferroviaire; c'est un exemple de coordination technique.

J'en arrive, monsieur le ministre, à un problème que vous connaissez, mais que notre Assemblée a le ferme désir de voir résoudre également, celui du canal du Nord.

La navigation intérieure est à l'ordre du jour et cette Assemblée doit connaître les faits suivants: à la date du 15 décembre dernier, à compter du 1er décembre, le royaume de Belgique a conclu un emprunt de 50 millions de dollars, dont 30 millions à un syndicat de garantie de banques américaines et 20 millions accordés par la Banque mondiale pour financer la modernisation des canaux belges. Par conséquent, qu'on ne nous dise pas que la navigation intérieure est périmée; c'est un moyen de transport économique qui s'est développé d'une façon considérable, autant dans les pays d'Europe qu'en Amérique.

Le Conseil de la République a voté à l'unanimité, cet été, une proposition de résolution de notre collègue M. Walker demandant au Gouvernement l'achèvement du canal du Nord. Nous n'allons pas reprendre ici tous les renseignements qui ont été donnés alors sur ce point. Le président du conseil a annoncé le 6 novembre, à Lille, qu'une décision serait bientôt prise. Malgré le grand nombre de commissions réunies, tout se passe comme si on ne voulait prendre aucune décision. Notre Assemblée sait parfaitement comment on enterre les dossiers sous d'innombrables séances de commissions.

M. Pellenc, *rapporteur général de la commission des finances.* Pas par expérience, je suppose. (*Sourires.*)

M. Marcel Plaisant. Pas ici !

M. le rapporteur pour avis. Elle sait comment, dans les services administratifs, cela se passe. Cela est d'autant plus curieux que les investissements de ce canal ont été exécutés à plus de 60 p. 100 et que le coût total d'achèvement est estimé à 15 milliards par les techniciens officiels compétents. Ce canal correspond à une nécessité vitale et permet, en particulier, d'éviter que le charbon belge arrive moins cher et plus vite à Paris que le charbon de nos houillères du Nord et du Pas-de-Calais.

M. Clavier. En empruntant quelle voie ?

M. le rapporteur pour avis. Le canal d'Arleux à Noyon.

L'achèvement du canal ne nuira absolument pas à la Société nationale des chemins de fer français, ni à aucun autre moyen de transport. Je rappelle, en effet, une vérité que chacun ici connaît: l'expérience de tous les pays du monde prouve que le développement des moyens de transport entre les très grandes agglomérations, grandes à la fois par leur population et par leur activité industrielle, facilite le développement de toutes les activités et que tous les modes de transport en profitent. Il en sera ainsi entre la région du Nord et la région parisienne. Il n'y aura pas de concurrence entre le canal du Nord achevé, la Société nationale des chemins de fer français électrifiée sur la ligne Paris-Lille et l'autoroute qui est commencée.

On peut simplement chercher une priorité en raison des investissements à réaliser. Pour le canal, nous croyons qu'il est urgent de le terminer, car les investissements sont réalisés au moins par moitié et il ne faut pas attendre que tous les travaux faits soient détériorés. Pour le rail, le moins qu'on puisse dire, c'est qu'avec le goût de la concurrence qui l'anime, la Société nationale des chemins de fer français n'a découvert l'urgence de l'électrification de la ligne Paris-Lille qu'à partir du jour où les tenants du canal du Nord ont répandu largement leurs idées.

Il faudra certainement électrifier cette ligne, mais n'oublions pas que cela coûtera fort cher, car les investissements considérables faits sur cette ligne et spécialement les dépôts de charbon, les ateliers pour locomotives à vapeur, la signalisation, etc. ne sont pas amortis puisque cette ligne a été complètement refaite depuis la Libération; quant à l'utilisation ailleurs des locomotives ainsi libérées, c'est une mauvaise plaisanterie, quand on sait le nombre de locomotives que la Société nationale des chemins de fer français actuellement n'utilise pas, parce qu'elle n'a pas la possibilité de les utiliser et parce que le développement, que nous souhaitons pleinement, de l'électrification et de la « diéselisation » les rendent inutiles.

Donc notre avis est très net, il faut achever immédiatement le canal du Nord, d'Arleux-Noyon, au gabarit actuel, le canal de Saint-Quentin ne pouvant satisfaire au trafic. Il est probable que l'électrification de la ligne Paris-Lille devra se faire également, mais en seconde urgence.

Si nous vous demandons, monsieur le ministre, de fixer un ordre d'urgence, c'est pour une raison sérieuse. Vous allez nous dire probablement, comme vous l'avez dit à l'Assemblée nationale, que vous attendez l'avis d'une commission, présidée par M. Jungelson, et à laquelle vous avez soumis ce projet. Or, cette commission, ainsi que vous l'avez indiqué devant l'Assemblée nationale, devait vous donner une réponse pour le 1er janvier, car elle tenait à ne vous la donner qu'après le vote du budget. Puisque le budget ne vient en discussion chez nous que le 18 janvier, il se trouve, comme par hasard, que la commission ne donnera pas sa réponse avant notre vote. Nous connaissons toutes ces plaisanteries. La Société nationale des chemins de fer français, quelle que soit votre opinion, aura commencé l'électrification de la ligne Paris-Lille et on découvrira un beau jour, dans les services du ministère des finances, qu'on n'a pas assez d'argent, après l'électrification de cette ligne, pour achever le canal du Nord.

Si nous réclamons une priorité pour le canal du Nord, c'est parce que nous ne voulons pas en revenir, une fois de plus, l'année prochaine à un budget où rien ne serait inscrit, alors que l'électrification de la ligne Paris-Lille serait effectivement commencée.

M. Denvers. Est-ce que ce serait une mauvaise affaire de réaliser les deux ?

M. le rapporteur pour avis. Je dis bien qu'il faut faire les deux, car les deux sont indispensables et correspondent aux besoins du trafic; mais si, dès maintenant, nous n'inscrivons pas sur une ligne du budget des travaux publics, par exemple au chapitre 53-30, le début des travaux du canal du Nord, ces travaux ne seront jamais commencés.

Il n'y a d'ailleurs pas que le canal du Nord qui nous intéresse. Nous attirons également votre attention sur le problème de l'ensemble des voies navigables de l'Est en correspondance avec les voies navigables du reste de l'Europe continentale, problème qui a bien besoin d'être examiné.

Un problème qui a soulevé aussi beaucoup d'émotion est celui du régime de retraite des petits cheminots.

On sait en effet que leur caisse mutuelle autonome de retraite (C. A. M. R.) serait en faillite sans le secours de

l'Etat, tant en raison de la diminution des réseaux ferrés secondaires que de la compression de leur personnel due à la modernisation de l'équipement de ses réseaux et aux progrès techniques accomplis: avec la cotisation de 18 p. 100 des salaires (personnel 6 p. 100, employeurs 10 p. 100, collectivités locales 1 p. 100, Etat 1 p. 100) l'équilibre était impossible et les retraites n'ont pu être payées que par des avances successives inscrites au budget.

La loi de 1950 avait essayé de porter remède à cette situation, mais elle s'est révélée absolument inapplicable, tant aux intéressés qu'au conseil d'Etat. Dans ces conditions, il fallait trouver une solution et c'est ce qu'a cherché le ministre des travaux publics et des transports par le décret du 14 septembre 1954.

Ce décret décidait, d'une part, de relever les cotisations et il les a portées à un total de 36 p. 100, cette augmentation de cotisations étant de 1 p. 100 pour le personnel, 3 p. 100 pour les employeurs, 7 p. 100 pour les collectivités locales, 7 p. 100 pour l'Etat, ce qui amène pour ces diverses catégories le total des cotisations, par rapport aux salaires, à 7, 13, 8 et 8.

D'autre part, ce décret décidait de maintenir à tous les agents adhérents à la C. A. M. R. à la date du 1er octobre 1954 leurs avantages acquis, ce qui semble possible avec les nouvelles cotisations, mais en même temps la décision était prise que tout agent embauché après cette date serait affilié au régime général de la sécurité sociale, assorti d'un régime complémentaire dont nous attendons par un prochain décret de connaître les modalités. La C. A. M. R. ne recevant plus de nouveaux adhérents est donc appelée à disparaître avec les derniers ayants droit.

Nous voudrions à ce sujet rappeler qu'aucun régime particulier n'est viable dans une industrie en diminution ou même simplement stable. En effet, les nouvelles productions et les entreprises qui n'existaient pas (industries concernant la radio, la télévision, l'électronique, etc.) sont obligées d'utiliser du personnel muté à partir d'entreprises dont l'activité a diminué ou dont le fonctionnement se fait avec des effectifs réduits et une productivité accrue: c'est ainsi que dans une industrie en expansion on fait face aux nouvelles productions en dégageant le personnel d'activités anciennes et dépassées.

Pour ces activités anciennes, le nombre de cotisants diminue alors que les retraites ont augmenté. Il n'y a donc aucune possibilité pour elles de se maintenir autonomes, tandis qu'au contraire un régime de répartition très vaste, tel que celui de la sécurité sociale, compense les versements des industries en diminution d'effectif par ceux des nouvelles en augmentation.

Il est donc malheureusement dans la logique des choses que les caisses de certaines industries soient amenées à disparaître et que les nouveaux embauchés dans ces anciennes catégories soient adhérents au régime de la sécurité sociale; mais la stricte honnêteté exige que l'Etat tienne les promesses faites au personnel embauché sous le régime précédent et aide les collectivités et sociétés intéressées à maintenir les retraites promises.

Nous voyons donc dans ce budget, au chapitre 32-91, article 3, un crédit de 62 millions qui ne correspond évidemment pas à la charge prévue. C'est pourquoi nous attendons que le ministre des travaux publics et des transports exécute ses promesses, c'est-à-dire prélève dans les recettes provenant de l'augmentation de cinq francs par litre du gas oil utilisé dans les transports les ressources nécessaires pour éviter les surcharges exagérées que les nouvelles cotisations font peser sur les intéressés: salariés, employeurs et collectivités locales.

Nous demandons à M. le ministre des travaux publics et des transports de nous confirmer:

D'une part, que le nouveau règlement prévoira la prise en charge par l'Etat de la totalité de l'augmentation de la cotisation ouvrière, des deux tiers de l'augmentation de la cotisation patronale et des six septièmes de la cotisation supplémentaire des collectivités locales, ce qui amènerait pour les 36 p. 100 de cotisations la répartition suivante: 6 p. 100 pour les salariés (taux actuel), 11 p. 100 pour les employeurs (augmentation de 1 p. 100), 2 p. 100 pour les collectivités locales (augmentation de 1 p. 100), 17 p. 100 pour l'Etat (augmentation de 16 p. 100).

D'autre part, que ces versements soient faits par l'Etat à partir de la date d'application de l'augmentation du gas oil, c'est-à-dire du 15 novembre 1954, car il serait vraiment incompréhensible de laisser entre les mains des raffineurs des sommes importantes qu'ils n'ont pas demandées, alors que les collectivités locales, les employeurs et les salariés devaient payer déjà à cette date les suppléments de cotisations exigés par le décret du 14 septembre.

Enfin, notre commission, émue des nombreux accidents de poids lourds, pense qu'il faudrait envisager, au titre de la sécurité routière, d'interdire normalement, sauf examen médical favorable, la conduite des cars et des poids lourds aux chauffeurs de plus de soixante ans; cela nécessiterait d'envisager l'anticipation de la retraite de la sécurité sociale, le financement de cette anticipation pouvant être pris sur l'augmentation des taxes sur le gas oil, étant bien entendu que cette mesure s'appliquerait aux chauffeurs de cars et de gros véhicules, quel que soit le propriétaire de ces véhicules, transporteur privé ou transporteur public. (*Murmures à l'extrême gauche.*)

Quant au régime complémentaire prévu pour les petits cheminots embauchés depuis le 1er octobre 1954 et prévu également pour les chauffeurs de cars et de poids lourds d'un poids total à déterminer, il est urgent que le ministère des travaux publics et des transports publie rapidement le décret attendu.

Enfin, monsieur le ministre, il nous reste deux questions à poser. L'une, concise, s'applique au déficit des transports de la région parisienne.

Le budget qui vous est soumis comporte un chapitre 45-45 accordant un crédit de 3 milliards comme participation aux dépenses d'exploitation de la régie autonome des transports parisiens.

Cette subvention pose un double problème, d'une part celui du déficit des transports de Paris et, d'autre part, celui de la réorganisation de la R. A. T. P.

Pour les transports parisiens, la Société nationale des chemins de fer français estime que le déficit de ses lignes de banlieue est de l'ordre de 16 milliards. Ce déficit est essentiellement dû à une très mauvaise utilisation du personnel et du matériel qui ne travaillent effectivement à plein que deux fois une heure par jour, et également aux tarifs réduits qui lui sont imposés par les pouvoirs publics.

Si l'on ajoute à ce déficit de 16 milliards de la Société nationale des chemins de fer français le déficit voisin de 6 milliards de la R. A. T. P., on se trouve donc en face d'une perte globale de 22 milliards des transports de l'agglomération parisienne.

Les solutions à trouver sont probablement de deux ordres. D'abord, la réorganisation de la R. A. T. P. Il faut faire disparaître un conflit permanent qui existe entre deux autorités: d'une part l'office et, d'autre part, le conseil de la R. A. T. P., car nous nous trouvons en face de deux pouvoirs dont l'un seul peut augmenter les dépenses ou augmenter les recettes et dont l'autre, en sens inverse, ne peut faire que l'un des deux. Le résultat c'est que l'on propose des dépenses suplémentaires, dont on n'assume pas la charge, et qu'on se retourne ensuite vers l'Etat pour lui dire de payer!

Nous pensons qu'il y a là une réforme très importante à faire et je crois qu'il eût été utile de profiter des pouvoirs spéciaux du Gouvernement pour modifier sur deux ou trois points le statut tel qu'il résulte de la loi de 1948, étant entendu que l'on demanderait dans ce cas-là — et je vous le demande de la part de la commission des moyens de communication — de ne prendre des décrets et de ne faire cette étude qu'en rapport avec les conseils généraux intéressés des trois départements desservis par la régie autonome des transports parisiens et avec le conseil municipal de Paris.

Enfin, pour l'autre problème, celui du déficit de la R. A. T. P., il semble que l'on puisse trouver des solutions, mais qui sont évidemment loin dans l'avenir peut-être.

Vous savez que le déficit des transports parisiens est dû avant tout au problème du logement. L'absence de logement près de son lieu de travail contraint souvent le travailleur à parcourir 30 kilomètres pour atteindre son bureau ou son atelier. Ce problème ne peut pas être résolu rapidement.

Un autre problème est celui de la mauvaise répartition de l'indemnité de transports. Vous n'ignorez pas, monsieur le ministre, que l'on donne 800 francs à chaque salarié pour ses transports dans la région parisienne. C'est une absurdité car le travailleur ne dépense rien s'il habite près de son bureau. Mais, dans le cas contraire, sa dépense est double s'il est obligé d'employer deux moyens de transport.

Il y a donc une réforme complète à faire pour laquelle j'espère que vous trouverez le concours facile du Parlement, en particulier celui des élus de la Seine dans ses deux Assemblées.

On a calculé d'ailleurs que le total de ces indemnités de transport permettrait sans doute, si elles étaient versées dans une unique caisse, d'effacer une grande partie du déficit des transports de la région parisienne.

M. Dutoit. Solution facile!

M. le rapporteur pour avis. Quant à la solution qui consiste à étaler les heures d'entrée et de sortie, elle a été appliquée dans d'autres capitales. Au lieu de faire arriver tous les trains à la gare Saint-Lazare à telle ou telle heure et de les en faire

partir à une heure également déterminée, on pourrait demander aux travailleurs ou aux employés de se grouper, en accord avec les organisations patronales, pour arriver à prendre le service le matin de cinq minutes en cinq minutes de 8 heures à 9 h. 30, et inversement le soir, pour le quitter, ce qui conduirait à une utilisation infiniment supérieure du matériel de transport et permettrait d'économiser d'une façon considérable le nombre des wagons nécessaires.

Enfin, monsieur le ministre, il ne reste dans ce vaste projet de budget qu'un problème qui sera évoqué tout à l'heure par certains de nos collègues, en particulier par M. de Menditte, qui est technicien en cette matière. Il s'agit des efforts à accomplir pour le tourisme.

Il est certain que le tourisme a une part infime dans votre budget, monsieur le ministre, et il est certain aussi que deux grandes questions se posent : celle de la durée des prêts à l'hôtellerie, d'une part, celle de l'assimilation des industries touristiques aux industries exportatrices, d'autre part.

Peut-être certains de nos collègues ne savent-ils pas que lorsqu'un touriste d'Amérique du Nord ou d'Amérique du Sud va en Europe, il vient toujours dans plusieurs pays à la fois, et qu'il charge une seule agence, sorte d'agence pilote, de lui préparer son voyage ?

Par conséquent, il se trouve qu'actuellement, par le handicap qu'ont les agences françaises spécialement par rapport aux agences belges, hollandaises, allemandes et italiennes, il s'adresse à Milan, Turin, La Haye, Bruxelles, voire Bonn ou Francfort quand il veut venir en Europe. La totalité des devises étrangères arrive à une entreprise de voyage qui, elle, est l'entreprise pilote et qui ensuite répartit les voyages entre les différents pays d'Europe.

Nous pensons — je sais que des personnalités de votre cabinet étudient cette question — qu'il est urgent de donner aux agences de voyage la possibilité d'être considérés comme constituant une industrie exportatrice. Pour empêcher un trafic illicite, on pourrait coter les agences en fonction du pourcentage des monnaies étrangères qui reviennent par elles à l'office des changes.

Enfin, il est indiscutable que l'hôtellerie a encore en France une besogne énorme à faire, mais qu'elle a besoin pour cela de trouver des prêts à long terme.

Une fois de plus, monsieur le ministre, vous allez me répondre que cette question intéresse votre collègue des finances. C'est bien exact, mais votre collègue des finances fait partie du même cabinet que vous et j'ai entendu parler souvent de l'ensemble du collège ministériel comme ayant une responsabilité unique.

D'autre part, votre formation personnelle de financier vous poussera certainement à trouver des solutions logiques.

Nous ne voudrions pas que vous vous contentiez aujourd'hui de prendre des engagements. Nous voudrions, monsieur le ministre, vous poser des questions. Dans le cas d'un remaniement dont on parle tous les jours, nous aurions peut-être le regret de ne plus vous avoir dans quelque temps. Nous voudrions que vous preniez un engagement formel en tant que ministre des travaux publics. Si nous avions demain un ministre des chemins de fer à votre place, il est bien certain que l'autorisation donnée par vous aux chemins de fer de s'installer sur les routes resterait telle quelle. Mais nous pensons que vous devez apporter certaines modifications par un décret ayant même force légale que celui du 12 novembre.

Nous vous demandons en conclusion, au nom de notre commission, de vouloir bien répondre d'une façon précise à cinq questions principales :

L'amélioration des traitements et indemnités du personnel, sur laquelle plusieurs questions précises vous seront posées;

Les conditions d'application du décret du 12 novembre, spécialement sur l'autorisation donnée à la Société nationale des chemins de fer français d'effectuer des services routiers;

La décision d'achèvement du canal du Nord;

L'affectation, dès que la recette correspondante sera votée par le Parlement, d'une partie de la taxe de cinq francs par litre de gas oil à l'augmentation des charges qui résultent du décret du 14 novembre sur la C. A. M. R. pour les collectivités publiques et les compagnies intéressées, à partir du 15 novembre 1954.

Enfin, j'espère que pour la réorganisation de la régie des transports parisiens, tant sur le plan du statut lui-même que sur celui de l'application même des diverses promesses faites, vous pourrez nous donner des apaisements.

Notre commission des moyens de communication m'a chargé de vous déclarer que c'est en fonction des précisions que vous nous apporterez qu'elle accordera un vote positif ou négatif au budget des travaux publics et des transports. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Bouquerel.

M. Bouquerel. A vous voir occuper le banc ministériel, je ne puis m'empêcher de vous rappeler, monsieur le ministre, l'époque qui m'avait conduit à servir sous vos ordres comme résistant dans un département que vous connaissez bien et que j'ai l'honneur de représenter dans cette assemblée. C'est à cette époque, déjà ancienne, que vous avez bien voulu m'accorder votre amitié, amitié dont je suis fier. Permettez-moi de saisir cette occasion pour vous dire publiquement toute la mienne. (*Applaudissements.*)

Je me suis réjoui de vous voir accéder aux responsabilités ministérielles et surtout de vous voir prendre en charge cet important ministère des travaux publics, des transports et du tourisme. Connaissant votre dynamisme et votre esprit très largement ouvert aux problèmes qui préoccupent le Parlement et la nation, j'ai pu espérer que vous alliez opérer au sein de ce ministère une véritable transformation, je n'ose dire une révolution, qui le mettrait enfin en mesure de faire face à ses obligations, mais aussi et surtout qui permettrait à la nation de connaître la satisfaction des besoins qu'elle réclame à juste titre.

Le programme d'action d'un ministre, son acte de foi dans la tâche qu'il s'assigne, sa vision des solutions aux problèmes qui se posent à lui se manifestent devant le Parlement au moins une fois par an, à l'occasion de la discussion budgétaire. C'est au cours de cette discussion qu'est fixée, pour l'essentiel, l'orientation de la politique qu'il suivra.

Aujourd'hui, mes chers collègues, c'est le budget des travaux publics, des transports et du tourisme que notre assemblée doit examiner. Nos collègues MM. Lamarque et Brunhes vous ont fait entendre les avis des commissions des finances et des moyens de communication. Pour ma part, je me permettrai d'évoquer quelques problèmes d'ensemble et aussi quelques problèmes particuliers.

Le budget qui nous est soumis marque une aggravation incontestable de la situation de la Société nationale des chemins de fer français et un léger redressement en ce qui concerne nos routes et nos voies navigables. Enfin, monsieur le ministre, vous l'avez marqué d'un caractère humain en acceptant de vous pencher sur la situation du personnel d'exécution, le plus mal rémunéré. Dans ce budget de 229 milliards environ, plus de la moitié des crédits sont affectés à des titres divers à la Société nationale des chemins de fer français. En revanche, les taxes intérieures sur les carburants routiers rapportent à l'Etat près de 200 milliards, et ce n'est qu'un crédit de 17 milliards 700 millions qui est prévu pour l'entretien de notre réseau routier.

Ces trois chiffres sont éloquents et justifient nos inquiétudes. Je sais bien que la Société nationale des chemins de fer français doit, de nos jours, se transformer pour s'adapter à l'évolution économique et à la technique moderne. Je sais aussi que cette adaptation nécessite des investissements importants. Il n'en reste pas moins vrai que le déficit constant et progressif que je constate à chaque discussion budgétaire me déçoit profondément. Chacun s'interroge sur le point de savoir si cette adaptation se réalise dans des conditions rationnelles et raisonnables.

Les subventions d'équilibre, depuis trois années, se sont élevées à 149 milliards. Cette subvention s'élèvera probablement, cette année, à 80 milliards. Pour ma part, j'ai l'impression que la politique pratiquée par la Société nationale des chemins de fer français est plutôt une politique d'obstruction au développement de tous les autres moyens de transport, qu'une politique de collaboration avec ceux-ci et d'adaptation aux exigences de l'évolution économique.

S'il en était ainsi, monsieur le ministre, permettez-moi de vous dire que cette politique serait vouée à l'échec le plus certain. Or, je pense que dans la situation économique présente et même pour l'avenir, la S. N. C. F. a son rôle à jouer et peut conserver sa part dans la masse des transports de toute nature qui ne peut que se développer. Mais encore faut-il qu'elle se décide à opérer rapidement sa transformation. Je pense que l'organe administratif de cette société est trop lourd et beaucoup trop complexe.

On a réduit le personnel : plus de 100.000 postes d'agents subalternes ont été supprimés. Mais combien de postes d'agents supérieurs ont subi le même sort et quel effort de simplification a-t-il été fait dans l'administration centrale ?

A l'organisation ancienne des réseaux est venue s'ajouter, pour coiffer l'ensemble, une organisation nationale. Des services nouveaux de direction, de coordination et de contrôle ont été créés. Toute l'administration est devenue de ce fait un ensemble de directions qui s'interpénètrent tout en s'ignorant, qui s'opposent parfois et dont le résultat le plus clair est de gêner l'exploitation au lieu de la faciliter.

Il faut simplifier au plus vite cette organisation pour la rendre plus souple et plus efficace. Ce n'est pas tellement en supprimant quelques centaines d'hommes d'équipe que l'on donnera à cette société la possibilité d'atténuer son déficit. C'est plus certainement en réorganisant les différentes directions régionales et nationale, en supprimant, dans ces hautes fonctions, les postes inutiles, en donnant à chacun le moyen de prendre ses responsabilités et de retrouver le goût du risque qu'un début de solution sera apporté au problème angoissant que pose à la Nation le déficit chronique de la Société nationale des chemins de fer français.

M. Lelant. Très bien !

M. Bouquerel. Au lieu de se draper dans son organisation déjà ancienne et immobile, cette société doit ouvrir ses fenêtres et s'aérer.

Ainsi, monsieur le ministre, la S. N. C. F. s'orientera vers une exploitation plus conforme aux intérêts de la Nation. En tout cas, les transporteurs routiers ne peuvent indéfiniment faire les frais d'une telle politique qui n'apporte que déception et qui nous coûte trop cher.

Un autre problème suscite nos alarmes, c'est celui que pose l'état de notre réseau routier et de nos voies navigables. Les crédits d'entretien pour nos routes et nos voies navigables marquent incontestablement, cette année, une nouvelle orientation.

Alors que depuis trop longtemps les créidts s'amenuisaient à chaque budget, pour la première fois nous constatons qu'ils sont en augmentation.

Cette augmentation est de l'ordre de 20 p. 100, mais tout étant relatif, ce pourcentage s'appliquant à des crédits notoirement insuffisants, l'augmentation elle-même est peu importante. Soyez, malgré tout, félicité d'avoir obtenu un renversement de tendance que le bon sens exigeait.

Pour l'entretien de notre réseau routier national, le crédit prévu est de 17.700 millions. Le crédit qui serait nécessaire pour faire face aux travaux urgents peut être évalué à 28 milliards. Ce chiffre marque l'insuffisance du crédit prévu et l'effort qui reste à faire.

Notre infrastructure routière est, aujourd'hui, insuffisante et inadaptée aux besoins de la circulation. Près de trois millions et demi de véhicules circulent quotidiennement sur nos routes. Cette infrastructure constitue un véritable frein au développement de la circulation.

Tout se passe comme si on voulait obliger le trafic routier à s'adapter aux voies de circulation existantes. C'est un non-sens économique. Une saine économie exige au contraire que le réseau routier se transforme et se développe en fonction du trafic qu'il doit assurer. C'est grâce aux qualités et au travail de nos techniciens que nos routes tiennent malgré tout, mais pour combien de temps encore ? Je voudrais d'ailleurs en passant rendre hommage aux personnels de l'administration des ponts et chaussées qui, malgré l'insuffisance des moyens mis à leur disposition depuis trop longtemps, sont parvenus malgré tout à maintenir notre réseau routier en état de supporter une circulation chaque jour plus lourde et plus intense et pour laquelle d'ailleurs il n'avait pas été construit.

M. Lelant. Très bien !

M. Bouquerel. Mais à l'impossible, nul n'est tenu. Aussi est-il grand temps de remédier à l'état de fait actuel.

M. Dutoit. Il faut des crédits !

M. Bouquerel. Ce ne sont malheureusement pas les 17 milliards prévus au budget cette année qui vont nous permettre d'opérer ce redressement urgent et indispensable.

Evoquant les travaux routiers, je voudrais à cette occasion signaler une fois de plus la tendance que l'administration a d'exécuter elle-même certains travaux routiers. Il s'agit de travaux exécutés en régie. Cette méthode pouvait se justifier à première vue par la modicité des crédits mis à sa disposition et par l'ampleur de la tâche qui se présentait à elle.

A l'analyse, cette méthode est mauvaise, parce que plus onéreuse en fait que celle de travaux exécutés à l'entreprise. Elle ne présente que peu de garantie. Elle oblige l'administration à s'acquitter d'une tâche pour laquelle elle n'a pas été créée. Il faut revenir à la méthode de travaux exécutés à l'entreprise.

D'autre part, nous avons tous constaté que, durant la belle saison, des travaux sont entrepris un peu partout, obligeant à des déviations parfois longues, difficiles, souvent même en mauvais état, pour des chantiers de faible importance. Cette méthode non seulement gêne considérablement la circulation, mais encore elle est antiéconomique. Tous les chantiers routiers exigent aujourd'hui un matériel moderne, lourd et perfectionné dont le déplacement coûte cher. Il y a intérêt à ne pas disséminer l'effort, mais au contraire à le localiser sur des chantiers moins nombreux, mais plus importants.

Du point de vue de la sécurité de la circulation, je veux saisir l'occasion pour vous signaler, monsieur le ministre, une innovation heureuse. L'administration des ponts et chaussées a commencé à matérialiser les différentes voies de circulation par des bandes jaunes réflectorisées. Cette innovation apporte à la circulation un élément de sécurité incontestable. Il y a donc lieu de la généraliser.

J'en viendrai maintenant au crédit prévu pour l'entretien de nos voies navigables. Ce crédit de 4.500 millions est notoirement insuffisant. Je crains fort, monsieur le ministre, qu'il ne soit sérieusement entamé par les travaux de réparation à la suite des accidents divers qui ne manqueront pas de se produire au cours de cette année sur nos voies navigables depuis trop longtemps négligées.

Tout ceci pourrait, à la rigueur, s'admettre si les crédits d'investissement nous apportaient quelque satisfaction.

Bien qu'ils marquent également une légère augmentation, les crédits d'investissement s'élèvent à un total de 2.321 millions pour la reconstruction des ouvrages d'art, crédits nettement insuffisants lorsqu'on sait qu'il reste encore aujourd'hui environ 700 ponts à reconstruire et que, dans les crédits de 6.265 millions d'autorisation de programme, 1.500 millions sont prévus pour la réparation des ponts provisoires. Singulier investissement qui s'applique à des ouvrages destinés à disparaître !

Pour les voies navigables, ce crédit d'investissement est de 2.400 millions. Rien n'est prévu pour le canal du Nord. Nous craignons que ce crédit ne soit lui aussi sérieusement entamé par des travaux de toute nature provoqués par un manque d'entretien dont nous avons déjà parlé. Or, à propos des voies navigables, vous avez déclaré, monsieur le ministre, à l'Assemblée nationale que notre réseau de voies navigables était déplorable, qu'un effort avait été fait pour le relèvement des crédits d'entretien, mais qu'il était insuffisant.

Nous sommes bien d'accord. Aussi je me permettrai de vous indiquer un moyen de financer des travaux d'une plus vaste ampleur. La loi Morice prévoit la remise en état et l'amélioration des voies navigables à l'aide d'un fonds spécial que les transporteurs par eau avaient accepté d'alimenter pour une part par une taxe au tonnage. Un décret d'application a été pris par vous le 13 avril dernier. Il prévoit la création d'une commission consultative chargée de la mise au point des modalités d'application de la loi.

M. Dutoit. Trop de plans ! Pas assez de crédits !

M. Bouquerel. Cette commission a d'ailleurs reconnu l'impossibilité, étant donné le taux des frets, d'imposer actuellement aux transporteurs le prélèvement prévu. Cette loi reste donc inapplicable..

Mais, monsieur le ministre, étant donné le rendement important de la taxe nouvelle de 5 francs imposée dernièrement sur le gas oil, ne croyez-vous pas qu'il y aurait là une possibilité pour vous de réduire celle des transporteurs par eau et d'obtenir ainsi la mise en application de la loi. De cette façon, un nouveau pas important serait franchi vers l'amélioration de la situation de nos voies navigables. Comme nous sommes loin, monsieur le ministre, d'une satisfaction complète !

J'ai connu les difficultés de toute nature que vous avez rencontrées pour obtenir ces légères augmentations, je ne puis m'empêcher de penser que les efforts que vous avez accomplis, s'ils ont abouti à quelques résultats, ne vous ont pas donné ce que vous espériez.

Je ne puis, pour ma part, vous rendre responsable de ce résultat limité. Mais alors, faut-il penser que la bonne volonté, la raison et l'intérêt de la nation ne trouvent jamais leur compte et qu'il y a, dans notre système politique actuel quelque chose qui s'oppose à la marche normale des affaires de l'Etat ? Mais ceci est une autre histoire !

Je voudrais revenir maintenant sur un problème qui nous tient tous à cœur, mes chers collègues, celui que pose la situation du personnel et particulièrement celle des conducteurs de chantiers et agents de travaux. C'est un personnel que je connais bien et qu'il m'a été donné d'apprécier. Il mérite, croyez-moi, toute notre sollicitude.

M. Lelant. Je suis pleinement d'accord !

M. Bouquerel. Cette situation a été longuement évoquée à l'Assemblée nationale. Pour ma part, à plusieurs reprises, j'ai eu l'occasion d'attirer l'attention de vos prédécesseurs,

sur la situation injuste qui est faite aux agents de travaux et conducteurs de chantiers. Chaque année, les promesses les plus formelles nous ont été faites. Jusqu'à présent, rien n'a été obtenu. Ces agents sont toujours classés, pour le calcul de leur retraite, dans la catégorie des services sédentaires, alors que leurs homologués des ministères des postes, télégraphes et téléphone et de l'agriculture sont eux placés dans les catégories des services actifs.

M. Lelant. Très juste!

M. Bouquerel. Une proposition de résolution présentée par de nombreux députés et sénateurs, relative au classement de ces agents dans les services actifs, a été déposée et a fait l'objet d'un rapport favorable. Ce rapport a été établi par M. Faraud, député, au nom de la commission des moyens de communication de l'Assemblée nationale. Cette proposition sera sans nul doute adoptée par le Parlement, mais elle risque de n'être soumise à son approbation que dans un délai assez long. Aussi, je vous demanderai, monsieur le ministre, d'intervenir pour qu'une décision favorable plaçant ces agents dans les services actifs intervienne avant le 1er avril prochain.

De même, je voudrais insister sur la question des salaires des agents de travaux et conducteurs de chantier. Le conseil supérieur de la fonction publique, dans sa séance du 25 décembre 1952, lors de la revision générale des indices de salaires, avait admis à la majorité de ses membres que les salaires de ces agents soient compris entre les indices 130 et 185.

A cette époque, M. le ministre des finances a refusé d'accepter ces indices, alors que ceux-ci étaient également admis pour les personnels homologués des autres administrations.

Notre collègue M. Gilbert-Jules, aujourd'hui secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques, a bien voulu reconnaître lors de la discussion de ce budget devant l'Assemblée nationale — et je l'en remercie — qu'un problème particulier était posé par la situation de ces agents et a déclaré que le Gouvernement était décidé à le résoudre favorablement avant le 1er juillet.

Je ne puis, pour ma part, accepter cette promesse. Le Gouvernement reconnaît qu'une situation injuste est faite à ce personnel. Il ne peut dès lors lui demander que cette injustice soit prorogée jusqu'au 1er juillet prochain. Nous estimons qu'elle doit être réparée au plus tôt et qu'une décision favorable devrait intervenir avant le 31 janvier. Un amendement déposé par la commission des moyens de communication aura cette signification.

J'en viens maintenant au fonds spécial d'investissement routier. Je sais bien, monsieur le ministre, que ce chapitre a été disjoint par l'Assemblée nationale, pour être rattaché au budget des investissements. Si nous acceptons cette décision, c'est parce qu'elle nous laisse envisager une sérieuse amélioration dans le financement des travaux routiers et, si je me permets de l'évoquer en ce moment, c'est que je crois utile pour le Gouvernement de connaître la position de l'ensemble de mes collègues de la commission des moyens de communication sur ce fonds spécial d'investissement routier.

Ce fonds est alimenté par un prélèvement sur les taxes intérieures des carburants routiers, fixé à 22 p. 100. A l'origine, il devait être utilisé à la modernisation et à l'équipement de nos routes. C'est notre assemblée qui a manifesté le désir de voir les chemins départementaux et vicinaux bénéficier de ce fonds spécial et qui a fixé la répartition suivante: 18 p. 100 pour la tranche nationale, 2 p. 100 pour la tranche départementale, 2 p. 100 pour la tranche vicinale. A titre exceptionnel et provisoire, le taux de 18 p. 100 pour les routes nationales avait été ramené à 10 p. 100, faisant ainsi perdre à la tranche nationale presque la moitié des crédits qui devaient normalement et légalement être utilisés aux travaux routiers.

Cette année, M. le ministre des finances avait voulu maintenir ce même taux de prélèvement, mais l'Assemblée nationale ne l'a pas accepté et c'est la raison pour laquelle ce chapitre a été disjoint du présent budget.

Entre temps, une proposition de loi a été déposée sur le bureau de l'Assemblée nationale, prévoyant la création d'une tranche urbaine. Or, si nos informations sont exactes, les intentions du Gouvernement seraient de majorer, pour cette année, le taux de 10 p. 100 et de le porter à 16 p. 100, pour l'amener à 17 p. 100 en 1956 et 18 p. 100 en 1957.

Il serait également question de prélever, dès cette année, 2 p. 100 pour la tranche urbaine, ce qui ramènerait le taux, pour la tranche nationale, à 14 p. 100 pour 1955, à 15 p. 100 pour 1956 et à 16 p. 100 pour 1957, et ferait ainsi perdre définitivement 2 p. 100 à la tranche nationale.

Je tiens à vous dire, monsieur le ministre, au nom de la commission des moyens de communication, que nous ne pouvons pas admettre cette réduction définitive du financement de la tranche nationale. Nous nous en tenons à ce que notre Assemblée a décidé, c'est-à-dire au taux de 18 p. 100.

En outre, pour le budget de cette année, un crédit de report de 7 milliards de francs environ, provenant des années 1952 et 1953, a été ajouté aux crédits à provenir du prélèvement légal. Nous espérons que ce crédit sera maintenu. Nous sommes également persuadés que ce crédit de report affecte les tranches départementales et vicinales. Nous aurons d'ailleurs l'occasion de nous en assurer lorsque viendra devant nous le projet de budget des investissements.

Nous savons tous, mes chers collègues, que notre réseau routier se dégrade. Dans de nombreuses sections, il ne répond plus aux besoins de la circulation. Je ne veux pas parler des difficultés de la circulation dans la capitale et dans la plupart des villes, difficultés que nous connaissons tous, et nous avons pu apprécier l'urgente nécessité d'entreprendre des travaux permettant de décongestionner les voies. Sans doute sera-t-il nécessaire d'aider certaines agglomérations à réaliser les travaux de dégagement qui s'imposent car, si rien n'est fait, dans peu de temps la circulation sera impossible. Aussi est-il absolument nécessaire de revenir aux lois fondamentales des 30 décembre 1951 et 3 janvier 1952 qui ont créé ce fonds spécial d'investissement routier. Il faut, en effet, y revenir et y revenir très vite, car il s'agit de sauvegarder un capital routier de 8.000 milliards. Il s'agit aussi d'assurer la sécurité de la circulation qui, malgré la prévention routière, à qui je tiens d'ailleurs à rendre hommage pour l'effort efficace accompli depuis plusieurs années, est loin d'être assurée dans des conditions satisfaisantes.

Il s'agit aussi d'assurer la circulation proprement dite et, à ce sujet, je ne citerai qu'un exemple: la route nationale n° 1 Paris—Calais compte, sur soixante kilomètres, sept passages à niveau. Un projet de déviation a été établi il y a dix ans. Des travaux ont été entrepris, mais, par suite de la modicité des crédits, l'administration n'a pu réaliser qu'une petite partie de cette déviation. C'est ainsi qu'entre Paris et Beauvais il subsiste actuellement sept passages à niveau. Or, si par malchance, vous trouvez le premier passage fermé, vous rencontrez les six suivants fermés également. On ne sait trop quand les travaux seront achevés, et sur ce point, monsieur le ministre, j'aimerais avoir votre avis. Pour l'instant, des capitaux importants ont été engagés sur cette section, mais ils n'ont aucune rentabilité et ils perdent 50 p. 100 de leur utilité, parce que les travaux entrepris ne peuvent être poursuivis et achevés.

Il faut en finir avec ces méthodes irrationnelles, il faut permettre, surtout, à l'administration des ponts et chaussées d'entreprendre et de poursuivre la réalisation des projets jusqu'à leur complet achèvement.

J'en ai terminé, mes chers collègues. Je n'ai voulu, dans cet exposé, que faire appel à mon faible bon sens. Je souhaite qu'il contribue à servir les intérêts généraux de notre pays. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. de Menditte.

M. de Menditte. Mes chers collègues, monsieur le ministre, je dois, pour commencer, faire amende honorable. Etant intervenu à peu près chaque année à cette tribune spécialement sur les questions du tourisme, j'ai réclamé à plusieurs reprises la création d'un secrétariat d'Etat au tourisme qui fût indépendant du ministère des travaux publics et des transports.

Je vous avoue que je suis tenté, aujourd'hui, d'abandonner cette réclamation, d'abord parce que vous êtes, monsieur le ministre, la preuve vivante et même débordante de vie (*Très bien!*) qu'un homme peut diriger avec autorité et avec efficacité à la fois les travaux publics, les transports, le tourisme, et même pendant quelques semaines le logement, sans pour cela ployer sous le faix. Mais cela, bien entendu, n'est pas un argument déterminant. Les ministres sont provisoires, je m'excuse de le rappeler, et le problème du tourisme demeure, lui, et parfois s'aggrave, et les ministres, comme les jours, peuvent se suivre et ne pas se ressembler.

Mais une autre raison, plus valable, plus durable, vous vous en doutez, me permet de reviser ma position sur ce point et de croire, aujourd'hui, que le ministère du tourisme doit être lié d'une façon officielle au ministère des travaux publics et des transports. Je trouve cette raison dans une excellente brochure intitulée *Le Tourisme étranger en France*, qui a été rédigée par la direction générale du tourisme. J'apprends, à la page 20 de cette brochure, qu'en 1952 46 p. 100 des touristes étrangers venus en France ont emprunté la route, soit par autocar, soit par voiture particulière, et que 29 p. 100 ont emprunté le chemin de fer.

En 1953, 51 p. 100 de ces touristes étrangers ont emprunté la route et 25 p. 100 le chemin de fer. Par conséquent, une des préoccupations essentielles du ministre du tourisme doit être

de veiller au parfait entretien de la route et du rail, afin de ne pas dégoûter, et dérouter, c'est le mot, les trois quarts des touristes étrangers qui viennent chez nous.

Pour que cette surveillance soit efficace, il y a donc intérêt à ce que les responsabilités de la route et du rail et du tourisme soient réunies dans les mêmes mains, mais à une condition: c'est que ces mains n'étranglent pas ou simplement n'abandonnent pas tour à tour les activités routières, ferroviaires ou touristiques, mais qu'au contraire elles les défendent, les soutiennent, les coordonnent.

N'étant pas de ceux qui veulent opposer ces deux modes essentiels de transport que sont pour les touristes le rail et la route, je suis tout à fait à l'aise, je vous l'avoue, pour me réjouir d'une part de voir porter à 65 milliards la subvention d'équilibre nécessaire à la Société nationale des chemins de fer français et pour m'indigner, d'autre part, de la désinvolture avec laquelle est traité ce fonds routier qui, alimenté par des recettes versées, payées par les usagers de la route, voit ces mêmes recettes détournées vers des activités différentes et parfois concurrentes de celles qui payent les taxes que nous avons créées, on l'a rappelé tout à l'heure, avec une affectation spéciale.

La route et le rail étant liés au développement du tourisme, je veux en dire quelques mots, en m'excusant de revenir sur les exposés présentés, en termes éloquents, par quelques-uns des collègues qui m'ont précédé à cette tribune.

Dans le budget que nous discutons aujourd'hui, on a retiré, comme vous le précisait, il y a quelques instants, mon collègue M. Bouquerel, les crédits concernant le fonds routier pour les porter aux comptes spéciaux que nous discuterons plus tard.

C'est reculer le problème, ce n'est pas le résoudre. On a distribué récemment le projet de loi concernant les comptes spéciaux. On nous a remis aussi l'important rapport de M. Jacquet, rapport de 152 pages, sur ce projet de loi. J'ai lu ce projet, comme vous sans doute; j'ai lu ce rapport. Or je n'y ai rien trouvé concernant le fonds routier, sauf, aux pages 57 et 58, l'annonce d'une lettre rectificative.

Depuis trois ans que nous attendons, que les usagers de la route attendent, il serait, en effet, grand temps de rectifier. En tout cas, je crois pouvoir vous déclarer, monsieur le ministre, au nom de la commission des moyens de communication unanime, au nom du Conseil de la République, unanime aussi, j'en suis sûr, que nous ne serons pas dupes et que nous refuserons de voter le projet des comptes spéciaux si n'y est pas incluse, comme nous le voulons, l'application intégrale de la loi du 30 décembre 1951 et de la loi du 3 janvier 1952, créant et organisant le fonds routier.

Nous faisons les mêmes réserves pour les travailleurs de la route qu'évoquait, juste avant moi, M. Bouquerel: ces admirables agents de travaux et conducteurs de chantiers que tous les maires ruraux qui sont ici connaissent bien, que l'on voit sur tous les chemins, par tous les temps, que, pourtant, le ministère des finances s'acharne à considérer, du moins pour la retraite, comme sédentaires, et qui n'arrivent pas à obtenir les indices auxquels ils ont droit. Notre commission, là aussi, a été unanime à approuver cette double et légitime revendication de ces agents de travaux et conducteurs de chantiers. Elle a appuyé cette décision par le dépôt d'un amendement que nous voterons tout à l'heure et qui est signé par tous les membres de la commission. Elle se battra jusqu'à ce que ces travailleurs obtiennent satisfaction, c'est-à-dire, en l'occurrence, justice.

La route, disais-je, est essentielle au tourisme, le rail également. On a dit de M. le ministre de l'intérieur qu'il était le premier flic de France. Je crois qu'on peut dire de vous, monsieur le ministre des transports, que vous en êtes le premier cheminot.

M. Julien Brunhes, *rapporteur pour avis.* ... n, o, t — ou ... n, e, a, u ? (*Sourires.*)

M. de Menditte. Pour l'orthographe, vous choisirez l'interprétation qui vous fera le plus plaisir.

N'oubliez pas alors, monsieur le ministre, vos camarades. N'oubliez pas, non plus, une phrase que vous avez prononcée et dont la portée me paraît tellement évidente que je suis surpris que personne n'ait pensé à la prononcer avant vous. Vous avez dit un jour: « Le trafic crée le trafic ». C'est profondément vrai, surtout en matière de tourisme. Supprimer des lignes, même déficitaires, ne crée pas dans la plupart des cas de véritables économies. La preuve en est flagrante quand il s'agit de lignes touristiques, car, en supprimant une ligne, non seulement on met fin à un courant de voyageurs, mais on risque d'envoyer ces touristes vers des pays voisins et presque toujours concurrents.

Je ne veux citer à l'appui de cette affirmation qu'un exemple. Je m'excuse de le prendre dans mon propre département, mais, si je choisis les Basses-Pyrénées, c'est parce que c'est un département que vous connaissez bien, monsieur le ministre, et que vous suivrez dans vos souvenirs de vacances — au temps où vous pouviez prendre des vacances — la démonstration que je vais faire. Je fais allusion à la ligne de chemin de fer Bayonne—Saint-Jean-Pied-de-Port. C'est une ligne à voie unique qui semble perdue dans un lointain très vague pour les malheureux fonctionnaires parisiens qui connaissent la France, et spécialement la province, à travers des graphiques ou des statistiques. Il a été question de la supprimer. Je me suis, bien entendu, ému de cette menace. Je me suis renseigné et j'ai fait valoir que, si cette ligne était doublée par une route qui la longe dans presque tout son parcours, cette route était étroite, sinueuse, dangereuse, parcourue déjà par de nombreux véhicules pendant la saison d'été. On a bien voulu me dire que la menace était écartée. Je serais évidemment heureux de vous l'entendre confirmer vous-même, monsieur le ministre.

Il est évident, en tout cas, que, se plaçant simplement sur le plan touristique, supprimer cette ligne serait une folie. Les estivants venus en chemin de fer en pays basque, s'ils ne peuvent utiliser le rail supprimé et la route saturée, voulant quand même profiter de leurs vacances pour voir du pays et ne pouvant se déplacer, faute de moyens de transport, à l'intérieur du pays basque français, que feront-ils ? Ils iront vers l'Espagne voisine, facile d'accès et ils y dépenseront les devises qu'ils auraient pu et qu'ils auraient peut-être préféré dépenser chez nous.

Pensez à ces incidences, monsieur le ministre, avant de supprimer une ligne. Je voudrais que vous puissiez nous dire tout à l'heure que vous ne supprimerez jamais une ligne desservant une région touristique, car le tourisme, c'est le bénéfice invisible qui dépasse bien souvent le déficit visible. Or, ce n'est pas l'apparence, mais le réel qui doit nous déterminer.

Comme la route, comme le rail, l'hôtellerie est essentielle au tourisme. L'assemblée générale de l'hôtellerie, réunie récemment à Paris, nous apprenait que le chiffre d'affaires global du tourisme s'est élevé, en 1953, à 600 milliards, ce qui place le tourisme au premier rang des industries françaises, même avant les charbonnages, dont le chiffre d'affaires serait, pour la même période, de 300 milliards. Sur ces 600 milliards, 580 correspondraient au chiffre d'affaires de l'hôtellerie seule, et pourtant l'hôtellerie est délaissée, je serais presque tenté de dire abandonnée. Elle piétine, elle recule par rapport à l'industrie hôtelière étrangère. Dois-je parler de ces palaces qui disparaissent les uns après les autres, faute d'être aidés suffisamment par les pouvoirs publics ? Dois-je vous rappeler que, depuis cinq ans, le nombre des lits mis à la disposition des touristes a augmenté de 100 p. 100 en Autriche, de 70 p. 100 en Allemagne, de près de 20 p. 100 en Italie, de 13,5 p. 100 dans la seule ville de Zurich et seulement de 10 p. 100 en France ?

Pour sauver l'hôtellerie, que fait-on chez nous ? Depuis des années, l'industrie hôtelière demande, vous le savez, comme le font la plupart des industries touristiques, à être assimilée aux industries exportatrices. Des promesses ont été faites, souvent il est vrai, à la fin de certains banquets.

M. Pinton. C'est de l'hôtellerie, cela !

M. de Menditte. Ces promesses n'ont pas été tenues.

Le problème a été soulevé à l'Assemblée nationale. M. Benard a déposé un amendement prévoyant immédiatement cette assimilation. Mais vous êtes, monsieur le ministre, un homme redoutable. Vous avez opposé à cet amendement un certain article 48 du règlement et, sous le couperet de cet article, l'amendement en question a disparu dans le panier de son où sont tombées déjà tant d'espérances.

Alors, les amis de l'hôtellerie ont jeté un général dans la bataille et ils ont choisi pour cela notre ancien collègue, le général Corniglion-Molinier, député des Alpes-Maritimes, qui a déposé un nouveau texte « faisant obligation au Gouvernement de déposer, avant le 15 février 1955, un projet de loi tendant à accorder aux industries touristiques des avantages analogues à ceux qui sont prévus pour les industries exportatrices par la loi du 8 août 1950, par le décret du 6 octobre 1950 et par les textes subséquents. »

Les partisans du tourisme se frottaient déjà les mains. « L'espoir changea de camp, le combat changea d'âme ». Hélas! On avait oublié que vous êtes aussi général, monsieur le ministre, plus grand stratège que le général Corniglion-Molinier, et que le règlement est pour vous un arsenal dont vous savez utiliser toutes les armes. Vous aviez décapité l'amendement Benard avec le couperet de l'article 48. Vous avez torpillé l'amendement Corniglion-Molinier avec l'article 68 qui interdit que soit

introduite dans les lois budgétaires toute disposition qui ne viserait pas directement les recettes et les dépenses.

Sur le plan géographique — je m'en excuse auprès de mon sympathique président de commission M. Aubert — je me réjouis de cette victoire, car en l'occurrence le Sud-Ouest a vraiment écrasé le Sud-Est.

Mais je ne m'en réjouirais qu'à moitié si le Conseil de la République, qui est une assemblée d'hommes pacifiques, mais prudents, n'avait découvert, cette fois, une arme nouvelle, une bombe à retardement qui nous permet d'espérer, enfin, que les promesses ministérielles ne demeureront pas simplement à l'état de promesses et ne dureront pas dans ce sens autant que les contributions, car il s'agit, hélas! de contributions.

L'article 1er du projet de loi que nous discutons comporte, en effet, un paragraphe 2 qui nous rassure et qui a été introduit par la commission des finances du Conseil de la République. Ce paragraphe dispose:

« Les crédits ouverts au chapitre 34-61 « Direction générale du tourisme. — Matériel et remboursement de frais » sont provisoirement bloqués; ils ne pourront être débloqués, par décret, qu'après intervention d'un texte assimilant les industries touristiques aux industries exportatrices en ce qui concerne le remboursement des charges sociales et fiscales. »

Nous ajoutons donc à notre panoplie une arme de choix dont nous savons que vous l'utiliserez non pas contre le Parlement cette fois, car au fond vous êtes avec nous dans cette bataille, mais contre ce ministère des finances — je m'excuse, mon cher collègue M. Brunhes, de ne pas vous suivre en ce qui concerne votre couplet sur la solidarité ministérielle — dont les responsables sont de grands savants, mais dont nous voudrions qu'ils oublient parfois toute leur science pour se rappeler simplement la fable de la poule aux œufs d'or.

Le tourisme qui vit de la route, qui vit du rail et qui vit de l'hôtellerie, vit aussi par la propagande. Si j'en crois les chiffres publiés au fascicule bleu qui nous a été distribué, au chapitre 34-61 les crédits pour la propagande en France sont de 285 millions et pour la propagande à l'étranger de 432.500.000 francs. L'augmentation par rapport à 1954 est de 40 millions seulement.

Il faut ajouter à ces sommes les mesures nouvelles prévues au chapitre 44-61 qui s'élèvent à 19 millions et qui s'ajoutent aux 131 millions votés sur ce chapitre en 1954.

Je rappelle le détail de ces 19 millions pour ceux d'entre vous qui ne l'auraient pas sous les yeux. 3.000.000 francs sont prévus comme subvention aux comités régionaux du tourisme; à ce sujet, je fais mienne l'opinion de M. le président Bourseau, qui espère que ces comités régionaux ne serviront pas à démolir la décentralisation actuelle qui est nécessaire en une matière variant essentiellement avec les régions. Quatre millions sont prévus pour les centres d'accueil; 2 millions pour le développement de l'aide aux syndicats d'initiative, 1.400.000 francs pour le développement de l'aide aux associations de tourisme populaire, chiffre que certains voudraient voir augmenter, et c'est dans ce but que nous avons voté une réduction indicative de 1.000 francs; 2 millions pour la subvention à des associations de tourisme d'outre-mer, dont personne ne discutera l'utilité; et enfin 6 millions pour le développement de la propagande touristique par le film et de l'aide aux éditions de propagande régionales et locales.

Tout cela est excellent et mérite bien entendu notre approbation. Mais je ne voudrais pas qu'on oublie, dans la distribution, un tourisme dont on parle peu, le tourisme de la jeunesse, par exemple ces maisons des jeunes et de la culture qui, en développant chez nos jeunes la connaissance et l'amour de notre pays, entraînent vers le tourisme en France ceux qui seront la France de demain.

Ces crédits, néanmoins, sont dérisoires si l'on songe à ce que le tourisme rapporte à notre pays, et si on les compare, comme le faisait M. Lamarque dans son rapport, au chiffre de 224 milliards qu'atteint le budget global du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme. La situation est d'autant plus grave que les apparences semblent justifier un certain optimisme béat et rassurant. On se félicite parce que, d'après les statistiques, pour les huit premiers mois de 1954, le nombre des touristes étrangers venus en France a augmenté de 12 p. 100 par rapport à la même période de 1953, mais on oublie que les grèves de l'année précédente avaient stoppé brutalement la venue des visiteurs étrangers et on oublie surtout que si les étrangers continuent à venir en France, les Français, de plus en plus, vont passer leurs vacances à l'étranger. La balance des échanges touristisques, qui était créditrice jusqu'en 1952, est devenue dangereusement déficitaire en 1953 : moins 5.500.000 dollars, alors que pour tous les autres pays, elle accuse un bénéfice important : 53 millions de dollars pour l'Autriche, 19 millions pour la Grèce, 107 pour la Suisse, 130 pour l'Italie, 6 pour le Royaume-Uni, 3.300.000 pour l'Allemagne.

Il y a là un signe inquiétant. Il y a là, à n'en pas douter, un danger contre lequel nous devons réagir tout de suite. Certes, il n'est pas question, on ne peut le faire, d'interdire aux Français d'aller visiter les pays voisins, même les pays lointains, mais il faut faire un effort de propagande tout spécial auprès de nos compatriotes comme auprès des étrangers, pour leur apprendre deux choses, qu'ils n'imaginent pas, si stupéfiant que cela puisse paraître.

D'abord, que nous avons en France des beautés qui peuvent satisfaire les curiosités les plus diverses et qui peuvent supporter la comparaison avec ce qu'on peut montrer ailleurs.

Nous sommes le pays des musées regorgeant de merveilles, non seulement à Paris, mais dans les villes de provinces les plus reculées; nous avons des palais, des châteaux ruisselant d'évocations historiques, éparpillés sur tout le territoire; nous avons des sanctuaires uniques au monde; nous avons même, hélas! des champs de bataille; nous avons des paysages qui valent tous les autres. Tout cela on le sait, mais il faut le dire. Multiplions les conférences, les films, les tracts, les revues, les brochures. Utilisons la radio, la télévision. Mobilisons tous les moyens de diffusion pour que se meuvent vers la France les étrangers et aussi les Français qui ne la connaissent pas encore.

Je reconnais qu'un grand effort a déjà été fait sur ce plan. Il doit être poursuivi et intensifié. Il doit être dirigé aussi vers nos compatriotes, puisqu'il en est tant encore qui ignorent les beautés de leur propre pays. Ayons pour cela des idées nouvelles. Commençons la propagande dès l'école. Des brochures illustrées qui donneront à l'enfant l'envie d'aller voir les belles régions de France, et qu'il rapportera avec joie à la maison pour les regarder avec sa famille, devraient lui être remises comme récompense d'un bon classement.

Créons l'émulation entre les régions. Instituons avec force publicité un prix du tourisme qui récompensera, par exemple, le syndicat d'initiative qui aura répondu le mieux par son accueil à certains critères de réussite imposés par un concours du meilleur accueil. Créons l'émulation entre les agences de voyages en favorisant, et non en pénalisant, comme le fait fatalement le fisc, celles qui ont attiré en France le maximum d'étrangers. Ne pourrait-on pas dans ce but, par exemple, instituer une sorte de fiscalité dégressive. Je pose simplement la question, en espérant que le ministre des finances pourra la résoudre.

Développons le voyage tout compris, à prix forfaitaire, en menant tout de même deux actions parallèles, mais aussi utiles l'une que l'autre: une action à l'étranger en faisant une publicité de plus en plus grande à ces voyages forfaitaires et aussi, d'une façon générale, une action à l'intérieur, où l'on doit exercer un contrôle sévère sur ces voyages forfaitaires.

Certes, d'une façon générale, la profession hôtelière est digne du rôle prépondérant qu'elle joue dans l'économie française, mais on y compte, comme partout, des brebis galeuses qui risquent de compromettre la collectivité. Il faut évidemment veiller à ce que les prix forfaitaires ne soient pas assortis de queues de notes, de pourcentages auxquels les étrangers ne comprennent rien. Il faut veiller surtout à ce que les touristes de cette catégorie ne soient pas logés sous les combles et ne reçoivent, à la table du restaurant, que les miettes du festin des autres. Il faut exiger qu'ils soient traités suivant les conditions qui leur ont été promises.

Il est un autre point plus important sur lequel la propagande doit s'acharner, c'est le problème des prix. C'est ce à quoi je faisais allusion, tout à l'heure, quand je disais qu'il fallait apprendre aux Français des choses qu'ils ne soupçonnaient pas. On entend dire de toute part que si le Français va à l'étranger, ce n'est pas seulement pour aller admirer certaines merveilles, mais parce que la vie y est moins chère qu'en France. Je m'élève contre cette affirmation, d'abord parce que je n'admets pas qu'elle soit proférée par des Français qui nuisent ainsi, sans s'en rendre compte peut-être, à leur propre pays, mais je m'élève aussi contre ce slogan parce qu'il est faux.

Je vais peut-être étonner beaucoup d'entre vous: j'affirme que, dans l'ensemble, le coût de la vie est aussi élevé ailleurs que chez nous. Ce n'est peut-être pas vrai pour l'Espagne en ce qui concerne le logement, du moins la villa à louer, mais c'est vrai, dans l'ensemble, pour la nourriture. C'est vrai pour l'Italie, pour la Suisse et pour la Belgique, où, à qualité égale, nous trouvons des prix équivalents et quelquefois supérieurs aux prix français. Cela est encore plus vrai pour les pays lointains, pour lesquels le prix du voyage s'ajoute au prix du séjour.

La vérité, c'est qu'un effort considérable a été fait en France depuis deux ans pour comprimer les prix. Pourquoi ne le dit-on

pas ? Croit-on que ce sont nos concurrents qui vont le dire ? Ils sont moins bêtes que nous, qui crions sur tous les toits que nos prix sont trop chers.

M. Chaban-Delmas, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Très bien !

M. de Menditte. Voulez-vous un exemple dont personne ne parle ? On trouve maintenant un peu partout des menus touristiques qui défient toute concurrence. J'en ai fait l'expérience cet été. J'ai mangé très correctement dans les régions les plus diverses, et pour des prix variant entre 350 francs et 450 francs, vin compris. On ignore que ces menus touristiques existent même à Paris, et même dans de grands restaurants de la capitale. Il faut les faire connaître, il faut en dresser la liste et entraîner tous les restaurants à suivre cet exemple et lancer le nouveau slogan, non pour favoriser telle ou telle maison, mais pour faire apprécier la maison France où l'on mange mieux qu'ailleurs souvent pour moins cher. (*Applaudissements.*)

Pour les hôtels, il en est de même. Nous avons encore quelques palaces qui ne veulent et qui ne doivent pas mourir si nous ne voulons pas laisser partir vers des pays concurrents du nôtre la clientèle de luxe originaire des Etats-Unis et du Canada et la clientèle riche qui peut nous venir des pays de l'Amérique du Sud et du Moyen-Orient.

Nous avons aussi des hôtels plus modestes, surtout dans nos campagnes, où l'on peut loger convenablement à bon marché. Les prix des uns et des autres pourraient être réduits de 15 à 20 p. 100, affirme la profession, si l'hôtellerie bénéficiait enfin de la ristourne fiscale à laquelle elle devrait avoir droit sur les 100 milliards de devises qu'apportent, en moyenne chaque année, les touristes étrangers.

Que conclure de cet exposé trop long et pourtant incomplet — il y a tant à dire sur le tourisme — sinon que nous devons plus que jamais demeurer vigilants ? A la veille de la saison dernière, il m'est arrivé d'intituler un article : Menaces sur le tourisme ». J'étais pessimiste. Les résultats officiels enregistrés ont eu l'air de me donner tort. On proclame avec joie que le nombre des touristes — comme je l'ai rappelé tout à l'heure — a augmenté de 12 p. 100 et l'on est tout près de pavoiser.

Je m'excuse de ne pas partager cet enthousiasme. Je lis dans la brochure de la direction générale du tourisme qu'en 1953 le nombre des étrangers venus en France était de 3 millions 190.000, alors que le nombre des Français partis vers l'étranger était de 2.600.000. Je lis dans le rapport de notre collègue M. Lamarque qu'alors que les bilans touristiques sont en augmentation moyenne de 10 p. 100 dans tous les pays de l'Organisation européenne de coopération économique, la part de la France est de moins 0,3 pour le nombre des visiteurs et de moins 10 pour celui des nuitées. Je lis, dans le rapport de M. Bénard, que « seule la France possède une balance déficitaire des échanges touristiques ». Avouez que tout cela est inquiétant.

Je voudrais donc qu'en face de ces tristes réalités, le budget des travaux publics, des transports et du tourisme nous apporte des décisions. Hélas, je l'ai montré, nous n'y trouvons que des solutions différées : solution différée pour le fonds routier, solution différée pour répondre aux revendications des agents de travaux et conducteurs de chantiers, solution différée pour le canal du Nord, solution différée pour l'assimilation des industries touristiques aux industries exportatrices. Je pourrais ajouter : solution bâtarde d'un problème qui ne dépend pas directement de votre ministère, mais qui, indirectement, intéresse le tourisme, je veux parler du problème de la date des vacances scolaires, pour lequel on a passé, en fait, la responsabilité aux préfets.

Cela fait beaucoup d'hésitations, bien des manques de décision pour un gouvernement qui prétend choisir. Allons-nous hésiter à notre tour, dans ces conditions, à voter le budget qui nous est proposé ? Certes, il est tentant de suivre les mauvais exemples, mais ne craignez rien, monsieur le ministre, nous avons trop, dans cette Assemblée, le sens de l'Etat pour nous laisser aller à des accès de mauvaise humeur, même justifiés, pour fuir nos responsabilités.

Le tourisme est en danger. Il est menacé par la concurrence étrangère et par une sorte d'indifférence de certains pouvoirs publics. Ce n'est pas nous qui l'abandonnerons dans cette passe difficile ; ce n'est pas vous non plus, monsieur le ministre, dont nous savons le dynamisme, l'autorité et, pourquoi ne pas le dire, le courage.

Nous voterons les crédits que vous nous demandez. Si nous avons voulu les assortir de critiques, si nous n'avons pas hésité à clamer nos inquiétudes, c'est pour vous faciliter votre tâche, demain, lorsqu'il vous faudra faire aboutir, dans l'intérêt de la France, les légitimes revendications de tous ceux qui travaillent pour le tourisme et qui méritent que leur travail soit protégé. (*Applaudissements à droite et sur certains bancs à gauche.*)

Nous savons que vous aurez du mal à triompher, car la Bastille de la rue de Rivoli est une forteresse coriace. Mais, après tout, votre président du conseil ne disait-il pas, il y a un an environ, que nous étions alors en 1788 ? Si je compte bien, nous sommes donc cette année en 1789. C'est l'année où l'on prend la Bastille. Forcez la place, monsieur le ministre, pour que soient appliquées au plus tôt les solutions aujourd'hui différées. Vous aurez pour cela derrière vous et avec vous tout le Conseil de la République et entre autre chose alors, si vous faites cela, mais alors seulement, le tourisme sera sauvé. (*Applaudissements au centre, à droite et sur certains bancs à gauche.*)

M. Edmond Michelet. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Michelet.

M. Edmond Michelet. Je demande une suspension de séance d'un quart d'heure pour permettre à la commission de coordination d'élire son bureau.

M. le président. M. Michelet demande une suspension de séance

Il n'y a pas d'opposition ?...

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-sept heures quarante-cinq minutes, est reprise à dix-huit heures vingt-cinq minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

— 13 —

NOMINATION D'UN MEMBRE D'UNE COMMISSION

M. le président. Je rappelle au Conseil de la République que le groupe socialiste a présenté une candidature pour la commission du travail et de la sécurité sociale.

Le délai d'une heure prévu par l'article 16 du règlement est expiré.

La présidence n'a reçu aucune opposition.

En conséquence, je déclare cette candidature validée et je proclame M. Symphor membre suppléant de la commission du travail et de la sécurité sociale.

— 14 —

DEPENSES DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME, POUR 1955

M. le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955.

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. de Bardonnèche.

M. de Bardonnèche. Mes chers collègues, après les remarquables discours que vous avez entendus, il ne me reste plus qu'un devoir, celui d'être bref.

Monsieur le ministre, vous dirigez un grand ministère et vous êtes assisté par une pléiade d'ingénieurs remarquables qui font honneur à notre pays. Grâce à leur précieux concours, la France, avec des dépenses importantes, a pu réaliser un réseau routier qui assure des communications faciles dans tout le pays. Son entretien est certainement coûteux. Il y a des routes, celles de la montagne qui, hélas ! coûtent encore plus cher à la nation. La neige, le gel et le dégel sont des causes de destruction de nos belles routes de montagne. Le déneigement est onéreux. C'est pourquoi les représentants des régions montagneuses vous demandent de tenir compte de cette situation et d'accorder des crédits supplémentaires pour l'entretien des routes enneigées. Certes, ce n'est pas un privilège que nous demandons, mais une équité plus impartiale encore dans la répartition des crédits attribués selon le coût de l'entretien annuel au kilomètre.

Je ne pense pas que vous aurez des protestations de la part des régions plantureuses, riantes, de nos belles et riches plaines dont les représentants seront heureux de parcourir, de visiter nos sites enchanteurs sur des routes mieux entretenues, accueillantes, dignes de nos visiteurs. (*Applaudissements.*)

Monsieur le ministre, soyez le bienfaiteur de nos routes de montagne qui, plus que jamais, doivent attirer la clientèle touristique toujours plus nombreuse et toujours très intéressante, pour l'hôtellerie et, en général, pour le commerce et l'industrie français.

Monsieur le ministre, j'attire aussi votre bienveillante attention sur le sort des parias — le mot n'est pas exagéré — que sont nos pauvres agents techniques, ceux qu'on appelait hier les cantonniers. Sur nos routes d'hiver, ils mènent une vie de forçat! Beaucoup gagnent à peine 26.000 francs par mois!

Encore un appel que je dois vous adresser en faveur de nos braves cheminots! Gens modestes, combien dévoués et souriants. J'en connais qui ne font qu'un repas par jour. Ils ne sont pas logés. Et ceux-là touchent des mensualités de 16.000 francs. Ils côtoient de belles personnes chargées de dorures, d'étincelants diamants. Ils sont toujours dignes et restent d'une courtoisie admirable.

La France de la Résistance, monsieur le ministre, Résistance que vous avez honorée, attend plus de justice, plus d'équité. Il faut agir et agir vite; demain il sera trop tard.

Pensez à nos pauvres cantonniers! Pensez à nos braves cheminots! Monsieur le ministre et cher camarade de la Résistance, vous répondrez à notre appel.

Je ne saurais terminer cette intervention sans appeler votre haute compréhension et celle de M. le commissaire au tourisme sur le Crédit hôtelier.

Après la « drôle de guerre », pour équiper nos stations estivales et hivernales, il a fallu faire appel à l'initiative de nos jeunes montagnards. Il fallait construire des hôtels modestes, mais confortables. Le Crédit hôtelier, par des prêts, les a aidés. Malheureusement, de mauvaises saisons se sont succédé, les bas salaires ont paralysé le tourisme en France et compromis la santé de la nation. Nos jeunes ne peuvent plus payer des annuités trop élevées, grevées encore par les fameux frais d'hypothèques, parfaitement inutiles. L'argent est trop cher; il faut réduire à 4 p. 100 le taux de l'intérêt. Le crédit agricole prête à nos jeunes amis paysans à 3 p. 100, c'est largement suffisant; le Crédit hôtelier doit suivre l'exemple du crédit agricole.

Monsieur le ministre, monsieur le commissaire au tourisme, encouragez les jeunes pleins d'initiative; partout, il faut attirer la clientèle touristique dans nos multiples et belles stations estivales et hivernales par la création d'hôtels modestes, mais confortables. C'est une grande industrie qui est appelée à apporter la prospérité dans notre belle France rénovée. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Walker.

M. Maurice Walker. Monsieur le ministre, mes chers collègues, vous comprendrez sans doute que je veuille intervenir dans la discussion générale, puisque j'ai été l'auteur d'une proposition de résolution concernant — vous vous en souvenez peut-être — le canal du Nord et que notre assemblée a bien voulu adopter à l'unanimité.

Cette proposition de résolution concluait dans ces termes: « Le Conseil de la République invite le Gouvernement à déposer, dans un délai de trois mois, un projet de loi portant déclaration d'utilité publique de l'achèvement du canal du Nord. »

D'autres assemblées se sont prononcées à ce sujet. Un très grand nombre de collectivités locales ont, elles aussi, pris une position favorable à ma proposition. J'en viens, monsieur le ministre, à me demander à quoi nous servons, puisque, après tant d'efforts, nous nous trouvons toujours au point de départ.

Je sais bien que nous n'avons pas l'initiative des dépenses, mais je me demande si un investissement comme celui-ci, qui est rentable, est une dépense au sens étroit du terme. En effet, lorsque nous vous demandons d'achever le canal du Nord, c'est une recette que nous vous apportons. Cette recette correspond d'abord aux capitaux déjà investis dans ce travail; ensuite, elle correspondra au solde, si l'on peut dire, des capitaux qui sont encore à investir pour le terminer.

Donc, j'ai l'impression que bien loin de proposer une dépense, j'apporte au budget général une recette. On me répondra — ainsi que ce fut le cas à plusieurs reprises, et en particulier il y a plus de deux ans, par le ministre alors en exercice — que l'affaire était à l'étude et qu'on allait prendre une décision. Si nos propositions sont mauvaises, qu'on nous le démontre clairement; nous serons bien forcés de nous incliner. Mais rien n'est encore décidé. Et si l'on arrive à cette conclusion finale, où en serons-nous ? Nous en parlerons pendant longtemps; aucun choix ne sera fait et j'estime qu'une telle attitude n'est vraiment pas digne d'un ministre qui, comme vous, a l'intention et la volonté de choisir.

Si vous me le permettez, mes chers amis, je ferai une remarque. Après 1918, les travaux engagés depuis 1903 ont été abandonnés. Peut-on dire qu'à ce moment-là la décision n'était pas arbitraire ? En vertu de quelle considération a-t-elle été prise ? A cette époque, s'est-on livré à une étude approfondie des conditions de fonctionnement du canal ? La décision était-elle rationnelle ? Je ne le crois pas. Je le crois d'autant moins que les conséquences de cet abandon des travaux ont été dramatiques.

Dois-je vous rappeler qu'entre les deux guerres, par suite de la concurrence des charbons anglais qui, remontant la Seine, étaient vendus sur la place parisienne, les houillères du Nord ont perdu des milliers de tonnes de production ? La conséquence sur le plan humain a été le renvoi — vous vous en souviendrez sûrement — de plusieurs dizaines de milliers d'ouvriers polonais qu'on avait fait venir en France après la guerre.

L'opération a été très mauvaise au point de vue économique à cette époque et les quelques francs à la tonne représentés par l'économie du canal du Nord ont certainement pesé très lourdement sur l'économie française de cette époque. De plus en abandonnant les travaux, on a abandonné les capitaux qui y avaient été investis avant la guerre et qui étaient déjà considérables à l'époque.

On peut me répondre qu'entre les différents modes de transport — l'eau, le rail et la route — un choix doit s'imposer, nos moyens n'étant pas illimités. Mais je ne suis pas tout à fait d'accord pour dire qu'en matière de transport on doive se borner à faire un choix entre l'eau, le rail et la route. Les trois modes de transports sont valables et, coordonnés, peuvent développer l'économie d'un pays.

On m'a dit d'autre part que l'on pouvait établir avec beaucoup de précision le prix de revient du transport par rail.

A la commission des finances ce propos nous a été tenu. Je doute un peu de sa rigueur. Je sais bien qu'en matière de transport par rail, surtout dans un cadre aussi complexe que celui de la Société nationale des chemins de fer français, il n'est pas tellement facile d'établir un prix de revient exact; mais si le raisonnement vaut pour la Société nationale des chemins de fer français il vaut aussi pour le canal. Il est également facile de déterminer le prix de revient de ce mode de transport; les capitaux engagés peuvent être aisément évalués, les frais d'exploitation et les recettes sont connus.

Pour les transports routiers, je veux bien qu'on ne puisse pas calculer le prix de revient et la rentabilité des capitaux investis. On pourrait me répondre qu'il est inutile de procéder à cette opération, qu'il suffit de constater le développement de ce mode de transport pour admettre que la route est elle-même un moyen qui facilite les transports, mais je ne crois pas que le développement du trafic par la route prouve que ce soit là le mode de transport le moins cher. La déviation d'une partie du trafic vers la route correspond peut-être à une mauvaise répartition des prix de transport et tient peut-être au fait que les transports routiers bénéficient d'un prix de revient apparemment bas, alors qu'il est fort possible que, si l'on établissait le prix de revient global sur le plan national, on s'apercevrait que le transport routier coûte un peu plus cher qu'il n'apparaît à première vue. Ainsi je pense que, dans l'état actuel du raisonnement que nous venons de tenir, il est très difficile de discerner exactement quel serait le meilleur parmi les trois modes de transport que je viens de citer, et toujours dans l'hypothèse où l'on devrait choisir entre les trois, ce qui n'est pas mon hypothèse de travail.

D'ailleurs, je dois vous dire que pour moi la question ne se pose pas du tout ainsi. Me référant aux travaux que vous connaissez bien, monsieur le ministre, et qu'a présidés si valablement M. Mendès-France — les travaux de la commission des comptes de la Nation — je reprendrai ses propres termes en disant que: « partant d'une situation donnée, il faut étudier, choisir et décider pour faire évoluer la situation actuelle vers une situation meilleure ». C'est cela le vrai problème. Le problème est de savoir si nous avons en main les méthodes d'analyse qui nous permettent de faire ce choix qui consiste à pousser l'évolution actuelle dans la direction qui permettrait d'obtenir le rendement économique optimum. Il faut donc pouvoir calculer les répercussions des activités économiques les unes sur les autres. Je sais bien que les répercussions intersecteurs demandent des analyses dont nous ne disposons pas encore. Je sais bien que les tableaux de Léontieff ont besoin d'être perfectionnés; mais je sais aussi, pour avoir lu les rapports de la commission, qu'on était en train de perfectionner les méthodes et que, tôt ou tard, on pourrait peut-être dans ce domaine faire des prévisions valables, c'est-à-dire décider quel est celui des investissements qui, par ses répercussions sur les autres activités économiques, peut amener l'économie française à son développement optimum.

Vous m'opposerez que, dans l'état actuel, vous ne pouvez pas — comme la commission Surleau d'ailleurs — prendre cette décision rationnellement car vous n'avez pas entre les mains

une méthode d'analyse. Ainsi, si vous voulez vous décider, vous devez adopter une méthode de travail beaucoup plus empirique.

Je vous proposerai une méthode fort simple, qui est la comparaison avec une expérience. Nous avons une expérience que j'ai rappelée à la tribune de cette assemblée, quand nous avons discuté du pool charbon-acier. A ce moment-là, j'ai évoqué également le problème des transports. J'ai signalé qu'un pays voisin du nôtre, et plus spécialement voisin du département que je représente, la Belgique, avait fait entre les deux guerres un très gros effort en faveur des canaux. Quel a été le résultat de cet effort ? Non seulement les canaux ont trouvé du fret, mais le chemin de fer a vu son fret augmenter. Il y avait donc là une action intersecteurs très favorable à la thèse que je défends. J'estime que développer les canaux c'est peut-être aussi développer le chemin de fer, à condition que celui-ci soit équipé pour répondre à ce trafic supplémentaire.

Cela vous fait comprendre, monsieur le ministre, que je ne suis pas ennemi des perfectionnements qu'on pourrait apporter aux réseaux de chemins de fer, spécialement à celui reliant le département du Nord à la région parisienne, qui, bénéficiant du canal du Nord, aurait un trafic plus important auquel il devrait répondre par un équipement plus adéquat, en particulier par l'électrification dont on a longuement parlé tout à l'heure.

Je voudrais poser le problème un peu autrement. Si vous considérez la carte de France en fonction de la densité de population et de la densité de richesses, il est normal de penser que les deux plus grandes régions françaises à ce titre, le bassin parisien et le département du Nord — qui, ensemble, représentent la moitié de la population active française et certainement la plus productive — ont besoin, pour se développer, de tous les moyens de transport les plus adaptés aux problèmes posés, c'est-à-dire le canal, le rail et la route. Pour réunir des secteurs du pays aussi peuplés et aussi prospères et qui ont besoin de se développer, on peut dire *a priori*, sans raisonnement compliqué et sans analyse poussée, que des moyens de transport sont nécessaires.

Enfin, troisième raisonnement : ne croyez-vous pas qu'il soit sage de terminer ce qui est commencé, de perfectionner ce qui existe et, au besoin, d'entreprendre de nouveaux travaux ? Ne pensez-vous pas comme nous, monsieur le ministre, que si les artères d'un pays sont bonnes, le sang circule mieux, et que si le sang circule mieux le corps se porte bien ? Votre devoir est donc tout tracé : facilitez les structures qui favorisent les échanges et qui les portent à leur plus haut degré d'efficacité.

Je vous adresserai en terminant une simple prière : dites à vos experts penchés sur la question de conclure. Je ne redoute pas cette conclusion. Je suis certain qu'elle confirmera l'opinion du Conseil de la République, à savoir, qu'il faut achever le canal du Nord le plus rapidement possible (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Mesdames, messieurs, c'est hélas! avec beaucoup de difficultés que le budget des travaux publics, des transports et du tourisme est parvenu aujourd'hui en discussion devant nous. L'Assemblée nationale a disjoint des chapitres, adopté des amendements, et les réquisitoires que viennent de prononcer à cette tribune M. Lamarque, Julien Brunhes et Bouquerel me laissent croire que c'est à l'unanimité que le Conseil de la République va tout à l'heure repousser ce budget.

Les difficultés que rencontre le ministre des travaux publics sont certainement dues au fait que les crédits inscrits dans le budget sont nettement insuffisants pour équiper et moderniser nos moyens de communication et de transport et aider le tourisme national.

En ce qui concerne la Société nationale des chemins de fer français, il faut bien constater que la politique du Gouvernement actuel continue et aggrave celle inaugurée en 1947, qui consiste à fermer les lignes sans tenir compte de l'intérêt général du pays. D'ailleurs, à ce sujet, l'audition de MM. Armand et Tissier, secrétaire général et président de la Société nationale des chemins de fer français, devant notre commission ne laisse aucun doute. Ils sont chargés d'appliquer un nouveau plan, le plan Chaban-Delmas. M. le ministre n'a rien inventé. Nous connaissons le plan Pineau, le plan Pinay, etc. Maintenant, il y a le plan Chaban-Delmas de fermeture de voies ferrées et qui se propose, sur 41.200 kilomètres de lignes ouvertes au trafic marchandises, d'en laisser seulement 31.000. Lorque le plan aura reçu son exécution complète, sur 30.500 kilomètres de lignes ouvertes au trafic voyageurs, il en restera, paraît-il, 20.000 au 1er janvier 1960. Il s'agit d'un véritable démembrement de nos chemins de fer qui aboutirait à l'amputation d'un tiers du réseau ferré, avec dépose, vente des terrains et des installations désaffectées.

Pour expliquer cette politique, on invoque surtout la concurrence des moyens de transport et le déficit de la Société nationale des chemins de fer français. Il a été aussi question de la baisse du trafic ferroviaire. Ce qu'on oublie de dire, c'est que la Société nationale des chemins de fer français, malgré la multiplicité des moyens de transports, a un trafic voyageurs et marchandises bien supérieur à celui d'avant la guerre.

Mais il ne s'agit pas, hélas! pour le Gouvernement, d'harmoniser nos moyens de transport. La fermeture des voies ferrées, s'il s'agissait de cela, devrait s'accompagner d'un effort parallèle pour l'aménagement et la modernisation de nos routes, pour l'entretien et la modernisation de nos voies fluviales. Or, les orateurs qui m'ont précédé à cette tribune ont tous constaté l'état lamentable de notre réseau routier et l'insuffisance des crédits affectés à son entretien. Quant au réseau fluvial, voici comment s'exprime M. Goudart qui, le 24 mars 1954 a dressé devant le Conseil économique un impressionnant tableau de l'état actuel de nos voies navigables. Je cite un extrait de son rapport :

« De l'étude qui vient d'être faite, il découle que le réseau français des voies navigables, qui fut un des plus importants et des plus actifs dans le passé, ne répond plus aux conditions modernes d'exploitation, seules capables de confirmer la mission naturelle des fleuves, des rivières et des canaux.

« Dans son état actuel, continue M. Goudart, le réseau fluvial, pour les quatre cinquièmes tout au moins, a soixante-dix ou quatre-vingts ans de retard. Plus de la moitié des bateaux, tant automoteurs qu'en traction, circulent sur des canaux qui étaient prévus pour le halage animal et assez fréquemment pour le halage humain.

« Or, non seulement la voie d'eau n'a bénéficié d'aucun aménagement qui eût permis de mettre à profit la modernisation du matériel, mais encore elle n'a même pas bénéficié d'un entretien suffisant. »

Le réquisitoire de M. Goudart est confirmé, d'ailleurs, par l'appréciation du rapporteur du budget à l'Assemblée nationale qui disait, dans son rapport, que les crédits inscrits au budget de 1955 pour les voies navigables seraient à peine suffisants pour couvrir 60 p. 100 des besoins de l'entretien.

Ainsi donc, il est clair que l'on abandonne nos canaux à leur triste sort. Nos routes sont dans un état lamentable. Personne ne dit le contraire. Le réseau ferroviaire est de plus en plus menacé. Il est clair que la mutilation du réseau ferroviaire français n'a pas eu pour résultat la modernisation et le développement de nos canaux et de nos routes.

On vient nous dire qu'il faut faire un choix entre l'électrification du Nord-Paris et la construction du canal du Nord, mais nous pensons qu'il ne devrait pas y avoir de choix à faire et que ces deux réalisations pourraient être faites de pair à condition, bien entendu, de pratiquer une politique économique indépendante, à condition de nous délivrer du carcan que le plan Schuman fait peser sur nos richesses industrielles du Nord et du Pas-de-Calais. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

S'il n'y avait pas eu le plan Schuman, nos puits de mines et nos usines pourraient fonctionner à plein, nos canaux, nos routes et nos lignes ferroviaires seraient insuffisants pour transporter toutes les richesses que nous sommes capables de produire.

Il est souvent question, lorsqu'on parle du démembrement de la Société nationale des chemins de fer français de la fermeture des lignes secondaires. Or, les lignes que l'on veut fermer, les lignes qui sont prises dans la première tranche du nouveau plan de fermeture des lignes ferroviaires, appartiennent au grand réseau, car nous devons savoir qu'il existe bien un réseau secondaire, mais qu'il n'appartient pas à la Société nationale des chemins de fer français et qu'il ne s'agit pas, comme le pensent trop facilement de trop nombreux collègues, de fermer par endroit des petites lignes d'intérêt local, mais bien des lignes d'intérêt général indispensables à la vie économique du pays.

Les lignes que l'on veut fermer sont déficitaires, paraît-il. D'abord, je pense que ceux qui raisonnent ainsi ne tiennent aucun compte dans leurs calculs de l'apport de transport dont ces lignes, dites secondaires, font bénéficier les grandes lignes. Les lignes classées secondaires desservent un grand nombre d'entreprises, moyennes et petites, employant de nombreux ouvriers. Je pense que supprimer ces lignes, cela reviendrait à rendre toute existence impossible à ces entreprises qui ne pourraient investir les millions nécessaires pour assurer leurs transports par route.

Voici quelques exemples: la fermeture de la ligne Valenciennes—Blanc-Misseron, dans le Nord, priverait de transports six usines installées le long de cette ligne ferroviaire et menacerait de chômage plus de 6.000 ouvriers.

Nous retrouverons d'ailleurs la même situation sur la ligne Lille-Comines, que la Société nationale des chemins de fer français a inscrite également dans son plan de fermeture. Il est aussi question de fermer la ligne Gray-Vesoul, qui, sur ses 58 kilomètres, transporte chaque jour 597 tonnes de marchandises. La ligne Annecy-Albertville, 50 kilomètres, est également condamnée à disparaître, ainsi que la ligne Desvres-Hesdigneul, qui va de la vallée de l'Aa jusqu'à Boulogne. Des milliers d'ouvriers empruntent cette ligne chaque jour. Des usines, en particulier des cimenteries, sont installées près d'elle. Il est clair que sa fermeture va grandement menacer les transports des usines.

D'ailleurs, l'émotion est considérable parmi les usagers. Un comité de défense des intérêts de la région a été constitué par les patrons et les travailleurs.

Je me permets de poser une question en passant: à qui peut profiter la fermeture des cimenteries condamnées par la fermeture de cette ligne ? Nous sommes en droit de nous demander, en posant cette question, si la politique de la fermeture des lignes n'est pas liée à la politique de concentration capitaliste qui implique nécessairement la disparition des entreprises dites marginales, car il est hors de doute qu'en privant de moyens de transport de nombreuses entreprises, on crée des conditions de fermeture et de chômage pour les travailleurs.

Cette politique est pleine de danger, non seulement pour les travailleurs, mais aussi pour la vie économique de nos régions.

Dans son exposé, tout à l'heure, M. le rapporteur a parlé d'une diminution du trafic de la Société nationale des chemins de fer français. Dans son rapport, M. Lamarque écrit: « La situation est grave à la Société nationale des chemins de fer français. »

Permettez-moi d'opposer à ces affirmations des chiffres pris dans la *Revue des chemins de fer* de décembre 1954 qui contredisent cette thèse d'une diminution du trafic. Du 1er janvier au 30 novembre 1953, la Société nationale des chemins de fer français a transporté 164.940.000 tonnes. Du 1er janvier au 30 novembre 1954, elle a transporté 166.800.000 tonnes, d'où une augmentation de 2 millions de tonnes.

Il n'est donc pas juste de déclarer qu'il y a diminution de trafic à la Société nationale des chemins de fer français. Cette affirmation ne suffit pas pour expliquer la fermeture des lignes.

Les recettes pondérées montrent une augmentation de 4,6 p. 100, marchandises et voyageurs.

Si nous ne sommes pas d'accord sur l'importance du trafic de la Société nationale des chemins de fer français, nous sommes bien d'accord avec le rapporteur pour constater qu'il y a une augmentation du déficit. D'où provient ce déficit ? Des charges du personnel, disent certains. Or, chacun sait que l'effectif du personnel de la Société nationale des chemins de fer français a été réduit de 120.000 unités depuis 1938, de 55.000 entre 1951 et 1954. Les dépenses du personnel étaient de 42 p. 100 de l'ensemble des recettes en 1948, de 41 p. 100 en 1949, de 42 p. 100 en 1950 — toujours de l'ensemble des recettes de la Société nationale des chemins de fer français — de 32 p. 100 en 1952 et de 30 p. 100 en 1953.

Ces chiffres sont puisés dans la revue officielle de la Société nationale des chemins de fer français. J'estime que, là aussi, il n'est pas juste d'affirmer à cette tribune que les charges du personnel ont augmenté depuis 1951 ou 1938.

Cette situation, d'ailleurs, amène la Société nationale des chemins de fer français a reconnaître dans cette même brochure que la productivité de chaque agent a considérablement augmenté

Au sujet du personnel, le 10 juillet 1952, on avait misé sur trois moyens pour rétablir le déficit. Le premier moyen était la réduction des effectifs. A ce sujet, M. Lamarque écrit: « On l'a réduit d'une façon sensible ces dernières années puisque cette réduction atteint 116.000 unités, mais ce personnel coûte très cher, plus cher après qu'avant la réduction en raison des améliorations de salaires survenues. »

Je crois que M. Lamarque aurait dû se rappeler que la suppression de ces 116.000, ou plutôt de ces 120.000 emplois, remonte à l'avant-guerre. Pour la somme globale des salaires, la situation a quelque peu changé, mais il n'est pas juste de dire que les charges de personnel ont augmenté en pourcentage sur l'ensemble des recettes de la Société nationale des chemins de fer français.

Ce que l'on ne dit pas, c'est que, depuis 1951, la compression des effectifs a touché 55.000 agents de la Société nationale des chemins de fer français, représentant 470 millions d'heures de travail, soit une économie de 70 milliards pour l'Etat et la direction des chemins de fer. Sur cette économie de 70 milliards réalisée depuis 1951, 20 milliards seulement ont été payés aux cheminots sous forme de primes de productivité. Par contre, l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français ont « empoché » 50 milliards d'économies réalisées au détriment des employés de la Société nationale des chemins de fer français.

En réalité, ce ne sont ni les lignes dites secondaires, ni les charges de personnel, ni la diminution du trafic qui déséquilibrent le budget de la Société nationale des chemins de fer français. Les causes du déficit sont ailleurs. Il faut les chercher dans les tarifs pratiqués à la Société nationale des chemins de fer français. On a parlé tout à l'heure des tarifs voyageurs.

En ce qui concerne les marchandises, le volume des marchandises transportées au détail en 1953 a été de 4 millions de tonnes et, par wagons complets, de 159 millions de tonnes; au total, 163 millions de tonnes.

Or, comme un de nos collègues l'a indiqué tout à l'heure à cette tribune, la Société nationale des chemins de fer français établit le prix pondéré du transport en réunissant le prix du transport détail à celui du transport par wagon complet. Après cela, on dit que le prix pondéré s'élève à 18,4 fois celui de 1938. Or, les prix des transports détail marchandises ont augmenté de trente fois par rapport à 1938, mais des tarifs dits « préférentiels » sont accordés aux grosses sociétés capitalistes. De plus, il existe une prime dite de « fidélité ». A la faveur de cette prime, les grosses sociétés se voient ristourner par la Société nationale des chemins de fer français, en fin d'année, des sommes allant parfois jusqu'à 40 p. 100 des tarifs payés.

Voici un exemple: la bonification payée aux expéditeurs, pour un train de 600 à 1.000 tonnes, circulant tous les jours ouvrables, atteint 33,5 p. 100 des tarifs payés. Mais ces tarifs de faveur accordés aux grosses sociétés, alors que les prix de détail ont augmenté de trente fois par rapport à 1938, ne sont pas encore suffisants, puisqu'à la suite de l'électrification de la ligne Valenciennes—Thionville, il est question d'une diminution des tarifs industriels. Les sociétés Schneider, Péchiney, Usinor, de Wendel, Saint-Gobain, etc., vendent leurs marchandises transportées par la Société nationale des chemins de fer français à des prix multipliés par 32 par rapport à 1938. Mais la Société nationale des chemins de fer français est dans l'obligation de leur acheter wagons, voitures, locomotives, etc., au même coefficient d'augmentation.

Pour transporter leurs marchandises, ces sociétés payeront 504 francs la tonne par wagon particulier, 912 francs par rame de 10 à 20 tonnes, 1.185 francs par rame de 180 tonnes, 1.486 francs par wagon isolé. Par contre, l'expéditeur payera au détail 4.200 francs la tonne.

Voilà une des conséquences du déficit de la Société nationale des chemins de fer français. Ces sociétés capitalistes ne bénéficient pas seulement de tarifs de faveur et de primes de fidélité; il y a autre chose encore. En 1953, 12.700 millions de francs ont été distribués aux sociétés S. T. E. F., S. I. T. I. M., C. G. W. et autres sociétés pour l'entretien de leurs wagons.

M. de Menditte. Voulez-vous traduire, nous n'avons rien compris!

M. Dutoit. Il s'agit de grosses sociétés qui possèdent des rames de wagons et qui transportent leurs marchandises. Ces sociétés — si vous n'avez pas compris, je m'en excuse — payent le transport de leurs marchandises effectué par la Société nationale des chemins de fer français, 504 francs la tonne au lieu de 4.200 francs au détail et, de plus, elles touchent des primes pour l'entretien de leurs wagons. Voilà le scandale que je dénonce ici.

En 1953, 12.700 millions ont été ainsi distribués pour l'entretien des wagons particuliers. Par ailleurs, la Société nationale des chemins de fer français a payé 7.260 millions pour l'entretien d'embranchements particuliers.

M. Léon David. On fait des cadeaux!

M. Dutoit. C'est là la démonstration que la nationalisation des transports ferroviaires a profité aux grosses sociétés capitalistes au détriment de la nation. Si le transport par train complet avait augmenté au prorata de l'augmentation des produits fabriqués, c'est, en 1953, 167 milliards de recettes en plus que la Société nationale des chemins de fer français aurait fait. Il n'y aurait pas de déficit et il ne serait pas nécessaire d'envisager l'augmentation des tarifs voyageurs. Il serait possible d'augmenter les salaires, traitements et pensions des cheminots.

Quant à la productivité, le chemin de fer se place en tête des grands secteurs de l'industrie nationalisée, portant sa productivité à 151,5 par rapport à 1938. Mais les cheminots attendent toujours avec beaucoup d'impatience que l'on veuille

bien se pencher sur leur sort et ce ne sont pas les mesures unilatérales que vient de prendre le Gouvernement qui pourraient calmer le mécontentement.

La question des salaires reste posée comme pour les autres catégories de travailleurs. Les cheminots réclament l'application de la décision de la commission supérieure des conventions collectives fixant le salaire minimum interprofessionnel garanti à 25.166 francs, pour 40 heures de travail. Par l'augmentation des primes de productivité, le Gouvernement espère éviter la péréquation des retraites.

J'en arrive à la caisse autonome mutuelle des retraites. Nous ne sommes pas, quant à nous, totalement d'accord avec les conclusions de M. le rapporteur de la commission des moyens de communication. Nous pensons que, si la loi avait été appliquée comme elle aurait dû l'être, la question aurait été résolue depuis longtemps. Nous pensons que, dans cette affaire, le but visé a été avant tout de porter l'âge de départ en retraite de cinquante-cinq ans à soixante ans, et soixante-cinq ans pour les routiers qui auraient dû être normalement affiliés depuis 1951 à la caisse autonome mutuelle des retraites.

En ce qui concerne les conducteurs de chantiers, M. le ministre nous a dit qu'un effort de 600 millions a été fait en leur faveur. Mais il convient de faire remarquer que, depuis 1952, les traitements avaient été diminués annuellement de 329 millions et que, sur le budget de 1954, le chapitre des indemnités avait subi une amputation de 90 millions.

C'est donc seulement un effort de moins de 200 millions qui, en définitive, a été consenti, le reste ne servant qu'à rétablir, très justement et d'ailleurs tardivement, ce qui avait été indûment supprimé.

Des promesses ont été faites à l'Assemblée nationale pour l'application de la décision prise par le Conseil supérieur de la fonction publique le 23 décembre 1952 fixant à 130-185 les indices des agents de travaux et des conducteurs des ponts et chaussées. Cette promesse, malheureusement, est encore remise en question. M. le ministre a fait état des répercussions en chaîne que ne manquerait pas, selon lui, d'entraîner l'application d'une telle mesure. Nous sommes en droit de nous demander quelles sont les répercussions en chaîne qui pourraient se produire, puisque les agents de la fonction publique ont, pour la plupart, bien avant la décision du conseil supérieur de la fonction publique, obtenu l'indice 185, et même, pour certains, l'indice 190.

A ce sujet, nous nous félicitons que la commission des moyens de communication ait unanimement manifesté sa volonté, en déposant un amendement, de voir le Gouvernement accorder satisfaction à ces 37.287 agents qui ont la charge de l'entretien des 80.000 kilomètres de routes nationales et des 265.000 kilomètres de chemins départementaux. Nous pensons que cette volonté doit se manifester autrement que par le vote d'un vœu.

Une autre question nous préoccupe également, c'est celle de la classification dans les services actifs des agents classés « service sédentaire ». Nous avons été touchés, comme tous nos collègues, par les cartes éditées par ces agents. Ces cartes montrent mieux qu'un discours l'injustice qu'il y a à classer dans les services sédentaires des agents qui, par tous les temps, doivent accomplir un travail très pénible.

Nous voudrions, sur ces deux questions, obtenir de la part du ministre une réponse qui puisse donner satisfaction aux agents de travaux et aux conducteurs des ponts et chaussées.

Un seul mot maintenant sur le fonds d'investissement routier, pour rappeler que notre assemblée, lors de la discussion d'une proposition de résolution, a approuvé une intervention faite à cette tribune, intervention qui demandait au Conseil de ne pas voter le budget de 1955 s'il ne comportait pas les crédits qui doivent normalement revenir au fonds routier.

On a rappelé à cette tribune quelles étaient les grandes lignes du fonds routier. Il a été prélevé sur les taxes afférentes à l'essence et au gas-oil utilisés par les véhicules automobiles 20 p. 100 pour les routes nationales et 2 p. 100 pour la voirie municipale. Naturellement l'augmentation de la taxe sur l'essence et le gas-oil accompagnait à l'époque la création du fonds routier. Je rappelle que le groupe communiste s'est prononcé contre cette création. Nous nous sommes prononcés contre ce projet parce que nous estimions qu'en l'occurrence la création du fonds routier n'avait pour but que de faire admettre l'augmentation des taxes.

Aujourd'hui, les faits nous donnent raison.

Une seconde loi, de janvier 1952, a quelque peu modifié les choses et ramené le pourcentage à 18 p. 100 pour les routes nationales et, par la suite, les 18 p. 100 sont tombés d'ailleurs à 10 p. 100; on l'a rappelé tout à l'heure. Le fonds aurait dû recevoir 33 milliards en 1952, 27 milliards en 1953, 44 milliards en 1954; au total 104 milliards. Or, il n'a reçu que 12.420 millions pour 1952, 18 milliards 650 millions en 1953, 25 milliards 200 millions en 1954, soit 56.270 millions. Ainsi le fonds routier n'a reçu en trois ans que la moitié de ce qu'il aurait dû recevoir et, pendant le même temps, les automobilistes ont payé la totalité d'une taxe que la majorité du Parlement avait votée. Comment pourrons-nous qualifier cela, sinon en disant qu'il s'agit d'un véritable détournement de fonds!

Si les crédits affectés à l'entretien des routes sont en légère augmentation sur les derniers budgets, ils ne permettront, cette année encore, que de revêtir 17 p. 100 et de recharger 4 p. 100 de la longueur du réseau routier. Ce pourcentage est pourtant considéré comme le minimum de l'entretien annuel. La dépréciation due à l'entretien différé de ces dernières années ne pourra que s'aggraver. Il a été calculé, d'ailleurs, que, pour combler le retard dû au défaut d'entretien, 15 milliards seraient nécessaires tout de suite. Les crédits pour 1955 sont loin du compte!

En ce qui concerne le canal du Nord, je pense que, là aussi, la situation a assez duré. Le Conseil de la République — M. Walker l'a rappelé tout à l'heure — s'est prononcé à l'unanimité, le 18 mai 1954, sur la continuation des travaux du canal du Nord. Le Gouvernement semble ne pas devoir écouter la voix de notre assemblée.

M. le ministre a indiqué devant la commission qu'une commission serait chargée d'examiner la question. Nous avons déjà entendu cela. Le 18 mai 1954, M. Chastellain déclarait ici : « Je voudrais simplement vous donner quelques indications et préciser que la reprise des travaux de construction du canal du Nord est actuellement à l'étude. ». Et il ajoutait : « La commission compétente doit déposer, dans le mois qui vient, ses conclusions. » Nous sommes aujourd'hui en janvier 1955, et cette promesse a été faite le 18 mai 1954. Croyez-le, monsieur le ministre, cela n'est pas pour nous donner confiance dans les promesses ministérielles.

C'est pourquoi, sur cette importante question, nous invitons nos collègues à exiger du Gouvernement les crédits nécessaires à la continuation des travaux sur le canal du Nord.

Il n'est pas possible qu'après avoir voté à l'unanimité une proposition de résolution demandant l'achèvement des travaux sur le canal du Nord, après avoir entendu ces promesses, certains de nos collègues acceptent, aujourd'hui, de voter un budget dans lequel rien n'est prévu pour terminer cet ouvrage commencé il y a un demi-siècle.

Quant à nous, nous ne cesserons d'exiger la modernisation, la réparation de toutes les vois navigables. Nous ne cesserons d'exiger que les milliards prélevés sur les usagers de la route au titre du fonds routier soient intégralement versés à ce fonds. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Chazette.

M. Chazette. Monsieur le ministre, mes chers collègues, le rapport de M. Lamarque, présenté au nom de la commission des finances, fournit d'intéressantes précisions sur la situation financière de la Société nationale des chemins de fer français et, lorsqu'on arrive à la question de la fermeture des lignes secondaires, il est utile de noter un certain nombre de constatations.

Notre rapporteur, en effet, se demande très sérieusement si cette fermeture est un moyen de régler l'équilibre. Il remarque aussitôt que, « si intéressantes que soient ces économies, elles sont sans commune mesure avec l'ordre du déficit à abattre ». Il ne manque pas de noter que cette fermeture est liée à la question des gares centres et à l'organisation des transports routiers dont l'expérience est en cours.

Le rapporteur ajoute avec quelque prudence, et peut-être avec quel scepticisme : « On laisse entendre que cette expérience est satisfaisante dans les zones où elle s'exerce ».

Enfin, nous remarquons que ces précisions sont fournies dans la partie du rapport qui concerne le personnel, dont on signale la compression, déjà opérée, le nombre des retraités ayant au contraire augmenté.

Nous serons certainement tous d'accord pour considérer que la situation de la Société nationale des chemins de fer français mérite d'être examinée avec le plus grand soin. Il est, en effet, de l'intérêt national de réduire un déficit qui existait déjà — et de quelle importance! — avant que le chemin de fer ne soit pris en charge par l'Etat et qui existe toujours dans les pays voisins, que ces services, d'ailleurs, soient privés ou étatisés.

Il est également de l'intérêt national de suivre le progrès et d'adapter les services à l'économie nouvelle, mais il est certainement contraire à l'intérêt national d'abandonner sans plan d'ensemble uen partie du patrimoine national lorsqu'on sait quels bouleversements sont apportés dans l'économie

locale. Est-il nécessaire de rappeler que le trafic des petites lignes ne peut être arbitrairement dissocié de celui des grandes lignes, que les chiffres concernant l'exploitation des petites ne peuvent être considérés seuls, car leur disparition affecterait forcément le bilan des grandes, qui se verront privées d'un apport important ?

Est-il nécessaire de rappeler que ce n'est pas brusquement, brutalement, qu'on peut jeter sur la route un trafic nouveau, alors que, pour la route, ce n'est pas l'Etat qui fait tous les frais ?

Est-il nécessaire de rappeler également la notion de service public qui reste attachée aux problèmes à résoudre et à l'obligation impérieuse de ne pas négliger l'intérêt de l'usager ?

On aurait pu croire que les services ministériels se seraient rendus à ces raisons et se seraient efforcés de collaborer avec les assemblées départementales pour ne pas risquer d'amener des difficultés nouvelles.

Il existait bien un décret du 14 novembre 1949 qui établissait une procédure pour la fermeture des lignes, mais M. le ministre a bien voulu reconnaître à l'Assemblée nationale que « cette procédure, longue et compliquée, n'a, en fait, jamais été appliquée, bien que des lignes aient déjà été fermées ».

Le ministre se propose donc de remettre en vigueur l'article 8 du cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français « qui fonctionnait en fait » et par lequel il peut autoriser la fermeture d'une ligne et son remplacement par un transport routier, l'opération s'effectuant — théoriquement, bien entendu — en réservant à la Société nationale des chemins de fer français le droit de proposer la fermeture et au conseil d'Etat le soin de donner son avis, selon la loi du 5 juillet 1949. Et pour que tout le monde soit content, le ministre ajoutait que le décret du 12 novembre 1954 n'avait pas supprimé la consultation des conseils généraux prévue par les textes antérieurs, qu'il n'était pas question de tenir ces conseils généraux à l'écart de ces décisions et qu'ils seraient consultés.

Remarquons au passage que la consultation des conseils généraux est prévue lorsqu'il s'agit de la fermeture du trafic voyageurs. Elle ne l'est pas lorsque, la ligne ayant déjà été retirée aux voyageurs, il ne s'agit plus que de supprimer le trafic marchandises, c'est-à-dire, en fait, de frapper une ligne d'une déchéance définitive qui lui retirera tout espoir de renaître.

Au surplus, les promesses ministérielles de consulter les conseils généraux ne peuvent être prises au sérieux.

M. le ministre. Comment cela ?

M. Chazette. J'ai exposé cela dans cette Assemblée, depuis plusieurs années. J'ai indiqué ce qui s'était produit dans le département que j'ai l'honneur de représenter. Je n'y reviendrai que pour en tirer la démonstration que les promesses ministérielles sont choses singulièrement vaines. Une expérience de gares-centres fut faite en 1951. Elle devait durer un an et donner lieu à l'établissement d'un « bilan dont le conseil général devra avoir connaissance s'il en exprime le désir ». Voilà comment s'exprimait, le 2 avril 1952, le ministre des travaux publics. Mais ni ce ministre, ni les ministres suivants n'ont daigné fournir au conseil général le moindre renseignement. Ainsi, les ministres se sont succédé. Vous-même, monsieur le ministre, vous allez, dit-on, partir vers de nouveaux destins et votre successeur restera silencieux à son tour. Dès lors, épargnez-nous les promesses vaines. Promesses qui nous paraissent d'autant plus vaines que, dès maintenant, nous pouvons apprécier toutes les modalités des récentes fermetures. Il avait été décidé, en novembre 1952, de parvenir à 4 milliards d'économies, en fermant 5.200 kilomètres de lignes à tout trafic et 6.450 kilomètres de lignes au trafic voyageurs omnibus. En décembre 1953, l'économie a été chiffrée par le ministre à 800 millions; en mars 1954, pour 5 centres, l'économie annoncée serait de 91 millions.

Le 10 novembre 1954, un décret portait déclassement d'un certain nombre de lignes pour lesquelles, bien entendu, aucun élément financier n'a été fourni aux conseils généraux.

Aujourd'hui, il est question de fermer 5.000 nouveaux kilomètres en vue d'une économie réalisable, sur le papier bien entendu, à concurrence de trois milliards de francs. Il n'est pas question de compter les dépenses des services de remplacement, ni de s'inquiéter de l'évasion du trafic, ce qui pourrait conduire à une perte de 30 milliards, pas plus que des perturbations inévitables qui vont frapper certaines régions, du désert économique qui en frappera d'autres, des désastres pour l'Etat, du transfert des charges de l'Etat sur les collectivités locales, comme des difficultés que vont rencontrer les cheminots.

Peu importent tous ces inconvénients, l'opération est en cours d'exécution, mais dans des conditions que nous devons examiner d'un peu plus près. Trois mille kilomètres doivent être fermés en cinq étapes avant le mois d'avril, a décidé le ministre. Comment les choses vont-elles se passer ? Dans la clarté ou dans l'équivoque ? A notre Assemblée de juger. Le ministre commence par demander à la S. N. C. F., qui est sous sa tutelle, d'établir des propositions. Ensuite, il prend sa décision en raison des propositions de la S. N. C. F. Ainsi, il rejette la responsabilité de l'opération sur la S. N. C. F. puisque c'est elle qui a proposé.

Mais il y a plus encore: une première tranche fait l'objet d'une étude. Les conseils généraux sont consultés, cette fois. Ce serait parfait si l'on continuait pour les autres tranches. Mais le ministre veut prendre toutes ces mesures, dans le cadre de la loi sur les pouvoirs spéciaux, avant le 31 mars. Il déclare à l'Assemblée le mois dernier: aucune mesure ne sera prise sans consulter les conseils généraux...

M. le ministre. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Chazette. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le ministre avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre. Monsieur le sénateur, je dois vous dire que la documentation dont vous faites état n'est malheureusement pas conforme à la réalité. Il n'est pas question de fermer des lignes en application de pouvoirs spéciaux. Les conseils généraux, je le confirme, seront en toutes circonstances et très sérieusement informés et consultés. Je donne l'assurance que je n'ai nullement l'intention de fermer des lignes pour fermer des lignes, en rejetant la responsabilité sur d'autres. Lorsque je fermerai des lignes, j'en prendrai la responsabilité.

M. Chazette. Monsieur le ministre, je serais très heureux d'arrêter ma démonstration, si je n'avais l'obligation d'aller jusqu'au bout. Je me permets de faire remarquer que vous n'êtes pas le premier ministre à qui j'ai affaire. J'ai sur le cœur un certain nombre de rebuffades dont vous êtes également, à votre tour, responsable, et peut-être le dernier, je l'espère, si nous nous mettons d'accord et si vous continuez à soutenir l'opinion que vous avez développée tout à l'heure. Il faut par conséquent que l'affaire se vide.

J'étais en train de vous dire qu'il y avait une position de votre ministère. Je vais jusqu'au bout de ma pensée et je suis bien persuadé que les documents dont je vais me servir ne sont pas des documents apocryphes, mais des documents particulièrement sérieux qui vont éveiller certains souvenirs dans votre esprit.

Je vous disais que vous aviez l'intention de fermer 3.000 kilomètres de lignes en cinq étapes. Je crois que nous serons bien d'accord là-dessus, sinon je serai dans l'obligation de vous donner le détail des cinq étapes.

M. Dutoit. Les lignes sont déjà prévues.

M. Chazette. Ceci étant dit, vous avez l'intention de fermer ces lignes le plus rapidement possible, avant le 31 mars.

M. le ministre. Mais non!

M. Chazette. Que vous le vouliez ou non, monsieur le ministre, cela correspond au sentiment de votre ministère. Depuis trois ans, je me bats avec lui; je sais comment il pratique, et c'est aujourd'hui la suite raisonnable et logique de la façon dont il s'est toujours comporté.

M. le ministre. Me permettez-vous de vous interrompre?

M. Chazette. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le ministre, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre. Qui commande dans un ministère ? Les services ou le ministre ? Pour moi, c'est le ministre. Je vous donne rendez-vous au 31 mars, et nous verrons si 3.000 kilomètres de lignes auront été fermés à ce moment sans que personne ait été consulté.

M. Chazette. Je crois que vous allez perdre votre pari tout de suite, et voici pourquoi.

Vous avez commencé une première tranche qui a consisté en la suppression d'un certain nombre de lignes dont je peux vous donner les détails.

M. Le Baseer. Ce sont les hors-d'œuvres.

M. le ministre. Elles étaient déjà fermées! Elles sont fermées depuis plusieurs années. Ce sont des déclassements.

M. Chazette. Je fais allusion à autre chose, monsieur le ministre, j'ai l'habitude de me servir des documents qui sont dans mon dossier.

Or, je sais parfaitement que vous avez prononcé des déclassements de lignes déjà fermées dans des conditions aussi désastreuses que les miennes, ces deux lignes dont nous parlerons au cour de la nuit qui vient, lorsque nous en serons aux amendements. Vous avez pris un décret pour décider que, désormais, on ne parlerait plus de ces malheureuses lignes, d'accord! Mais il y a les 3.000 kilomètres dont je vous entretiens et dont je parlerai.

M. le président. Des 3.000 kilomètres ? En gros, j'espère!

M. Chazette. Oui, monsieur le président, en gros, et en détail de deux étapes seulement.

Pour la première étape, monsieur le ministre, vous vous êtes adressé à la Société nationale des chemins de fer français, ainsi que je l'ai dit tout à l'heure, et vous lui avez demandé de faire des propositions et des études que vous avez soumises aux conseils généraux et là, bien entendu, je vous donne mon accord le plus complet sur cette façon d'agir, car elle correspond à ce que je réclame depuis trois ans sans avoir pu l'obtenir.

Pour les lignes qui m'intéressent, tout au moins l'une d'entre elles est prévue dans le décret du 12 novembre 1954, et la question est donc close, je n'ai pas à discuter sur ce point. Vous en êtes navré, monsieur le ministre, moi aussi, seulement vous auriez peut-être pu tenir, depuis le 15 juillet, la promesse faite de m'envoyer au moins le bilan de cette ligne, bilan demandé par le conseil général à l'unanimité, comme d'habitude.

Cela étant dit, voici la deuxième opération. La deuxième opération, monsieur le ministre, vous l'avez faite dans des circonstances qui, évidemment, me rendent un peu perplexe et qui ne me permettent pas d'être sûr que les choses vont se passer d'une manière aussi utile et aussi raisonnable que vous vouliez bien nous l'annoncer et de la manière que vous aviez employée pour la première tranche. C'est tellement vrai que j'ai là un document, que je n'ai pas fabriqué, mais qui m'est arrivé par des voies... disons impénétrables. Voici ce que me permet de dire ce document: Pour cette deuxième tranche, vous n'avez pas demandé l'avis des conseils généraux; vous vous en êtes bien gardé et c'est sur ce point que vous avez tort.

Mieux que cela, monsieur le ministre, vous avez en quelque sorte obligé la Société nationale des chemins de fer français à faire des propositions et vous allez nous dire aujourd'hui que c'est la Société nationale des chemins de fer français qui vous a proposé cela.

M. le ministre. Mais non !

M. Chazette. Voici ce qu'on nous dit : le conseiller d'Etat, président du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français, écrit ceci à M. le ministre des travaux publics, le 10 décembre 1954 :

« Malgré l'opposition absolue de certains administrateurs, ces propositions ont été finalement adoptées à la majorité des voix. Les administrateurs ayant voté pour ont toutefois exprimé les réserves les plus formelles sur les répercussions financières éventuelles de diverses fermetures envisagées, considérées isolément, la plupart d'entre elles n'ayant pu faire, dans les délais impartis, l'objet de bilans préalables. Ils n'ont en définitive entériné *in globo* les propositions dont ils étaient saisis que pour marquer leur ferme décision d'appuyer le Gouvernement dans sa tâche de redressement de l'économie du pays et sur l'affirmation que l'ensemble des opérations présentées ne portait que sur de très petites lignes et n'était donc pas susceptible d'accroître le déséquilibre budgétaire de la société ».

Ainsi la Société nationale des chemins de fer français entérine *in globo* les propositions dont elle est saisie — voilà ce qu'on vous dit — pour marquer qu'elle ne veut pas gêner la politique de redressement de l'économie du pays que tente le Gouvernement, à condition que cela ne porte que sur de très petites lignes. Mais ce qu'on vous dit surtout, c'est qu'on n'a pas eu le temps matériel de faire l'étude des bilans préalables, et c'est là tout le drame.

Monsieur le ministre, ce n'est pas moi qui l'invente, c'est le service dont vous êtes le tuteur qui vous crie « casse-cou » et qui vous le dit; vous avez déjà procédé dans le passé, vous ou vos prédécesseurs, à des fermetures sans bilan préalable, bilan que vous êtes dans l'incapacité de montrer et que vos prédécesseurs se sont refusé à montrer ou n'ont pas été capables de montrer ou n'ont pas eu le courage de montrer.

En conséquence, on vous dit: vous nous obligez à prendre des décisions, nous n'avons pas eu le temps de faire des bilans, mais nous allons, *in globo*, accepter vos propositions. Et l'on ajoute — ce à quoi vous arrivez maintenant, et c'est là où la chose devient importante et intéressante pour nous tous — « Mais le Conseil a décidé qu'il ne pourrait dans l'avenir, comme il l'a toujours fait dans le passé, vous soumettre de nouvelles propositions qu'à la suite d'un examen détaillé du bilan de chaque ligne dans diverses hypothèses: conditions actuelles d'exploitation, modernisation, abandon avec ou sans service de remplacement ».

Voilà, monsieur le ministre, où nous en arrivons, et où vous en étiez tout à l'heure, avant que j'aie apporté toutes ces précisions, si bien que nous notons que les administrateurs ont entériné *in globo*, ce que le ministre a proposé; donc, c'est lui le responsable de l'opération. Nous notons également que le Conseil a décidé pour l'avenir qu'il ne donnerait son avis qu'après un examen détaillé pour chaque ligne sous les trois formes en question.

Donc, si l'on veut envisager des suppressions de lignes, il faudra tout d'abord réaliser ce qui n'a pas été fait jusqu'ici dans la plupart des cas, établir un bilan sous ce triple aspect et je vois maintenant que nous sommes d'accord. Il sera bon également de recueillir l'avis des assemblées départementales qui ont assez le sens national pour ne considérer que les objections majeures. Il sera, bien entendu, indispensable de retenir cet avis comme décisif.

Vous avez donné l'impression, monsieur le ministre, par vos déclarations à l'Assemblée nationale — et vous venez de les confirmer — que vous êtes décidé à vous plier à ce triple bilan et à cet avis des conseils généraux. Nous pensons que vous reproduirez cet accord dans votre réponse, tout à l'heure, mais nous vous disons tout net que si vous comptez prendre vos décisions dans le cadre des pouvoirs spéciaux, nous sommes fondés à considérer que vous n'avez ni l'intention, ni la possibilité de tenir ces engagements. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Olivier.

M. Jules Olivier. Monsieur le ministre, mes chers collègues, depuis plusieurs années, lors de la discussion du budget des travaux publics, je viens exposer à cette tribune la situation du réseau routier de l'île de la Réunion. Si la vie d'une grande partie de notre population est loin d'être une existence heureuse, la raison n'en est peut-être pas uniquement due à une insuffisance des produits de consommation ou bien à leur coût parfois excessif, mais plutôt aux difficultés que l'on rencontre pour acheminer vers l'intérieur les denrées importées et amener vers les villes les produits tirés des cultures dans des régions difficilement accessibles.

Nous manquons de voies de pénétration; celles qui existent sont, les unes partiellement entretenues, les autres abandonnées à peu près complètement. Certes, ce n'est pas indifférence de la part de ceux qui ont la charge de l'administration, qu'il s'agisse du département ou des communes. Tous, le préfet, le conseil général, les municipalités et leurs maires font des prodiges pour aboutir à des réalisations utiles. Dans son domaine, le service des travaux publics remplit sa tâche, mais tous, nous nous heurtons à un manque de crédits qui limite dangereusement notre action, car que peut-on faire avec de faibles moyens ?

On nous avait promis beaucoup, on ne nous donne que très peu. Chaque année voit l'effritement de notre réseau routier surtout sur le plan départemental et communal. Avec nos budgets si minimes, la situation ne pourrait s'améliorer que si l'Etat nous accordait de larges subventions ou si les organismes qualifiés, tels le F. I. D. O. M., le F. I. D. E. S., la Caisse centrale de la France d'outre-mer, nous consentaient les emprunts que nous sollicitons pour des travaux urgents. Mais, à nos demandes incessantes, pressantes, on oppose trop souvent un mutisme total ou alors on complique à plaisir les formalités à remplir pour obtenir en définitive quelques millions, une goutte d'eau!

Voici quelques chiffres qui donnent une idée de notre situation pénible: la ville de Saint-Denis de la Réunion, dont je suis le maire, compte un réseau routier de 100 kilomètres se répartissant ainsi: 44 kilomètres de routes urbaines, 56 kilomètres de chemins ruraux. Des devis de réparations ou de réfection totale ont été demandés aux sociétés d'entreprises qui sont sur place. Les devis qui nous ont été envoyés chiffrent en moyenne le prix du kilomètre à 4 millions de francs C. F. A., soit 8 millions de francs métropolitains. Il est impossible de le

réduire. Il faut presque tout faire venir de la métropole. Or nous en sommes à 12.000 kilomètres, d'où le prix de revient énorme des matériaux et des machines.

Ces prix paraissent exorbitants, mais, mes chers collègues, que penserez-vous lorsque je vous dirai, sur un autre plan, que la tonne d'engrais revient, à la Réunion, à 75.000 francs, la tonne de ciment à 28.000 francs ? Cette situation s'étend à toutes les communes de l'île.

En plus, il nous faut compter avec les cyclones, les tornades qui raviment nos chemins, emportent nos digues, ébranlent nos ponts. Je vous demande instamment, monsieur le ministre, de vous pencher sur cette situation avec la volonté d'y porter remède. Vous l'avez fait et vous avez réussi pour d'autres problèmes des plus importants qui relevaient de votre ministère. Je voudrais — et je souhaite — que vous soyez pour nous le ministre qui nous permettra d'entretenir et de compléter notre réseau routier. C'est une question vitale pour la Réunion.

Je terminerai en vous exposant rapidement un cas particulier. Le port de la Pointe-des-Galets est relié à la ville de Saint-Denis où parviennent toutes les marchandises destinées à la partie Sous-le-Vent, par la route de la montagne. Cette route ne correspond plus au trafic actuel. Peu large, très sinueuse, bordée en grande partie de ravines profondes, elle constitue un danger permanent et les accidents, toujours très graves, y sont fréquents. Elle est sillonnée de jour et de nuit par des camions dont beaucoup atteignent 10 ou 15 tonnes. Ces camions ne peuvent se croiser que sur des refuges aménagés de distance en distance. Par temps de pluie, ils roulent qu'avec d'infinies précautions et souvent doivent s'immobiliser.

Depuis des années, des études ont été faites en vue de construire une route destinée à remplacer celle de la montagne jugée à juste titre trop dangereuse. Il semble que dès maintenant tous les services intéressés soient d'accord pour l'établissement d'une route en bordure de l'Océan indien et que l'on dénomme déjà « route de la Corniche ».

S'il en est ainsi, que l'on fasse vite et que le Gouvernement hâte le vote du plan quadriennal dans lequel le projet de cette route est inclus. La chambre de commerce de la Réunion, qui a été consultée, a très sérieusement étudié la création de cette route à laquelle elle reconnaît, entre autres avantages, les suivants: le trajet diminué de 25 kilomètres entre le port et Saint-Denis, une économie très importante réalisée sur le transport routier et partant les pneus, l'essence, le matériel; un accroissement de la vitesse de rotation commerciale qui sera pratiquement doublée entre le port et Saint-Denis; une économie du matériel roulant; un abaissement considérable du prix de revient de la tonne kilométrique; de plus, un accroissement du capital touristique de l'île. La circulation des voitures de tourisme se trouverait intensifiée sur un parcours d'autant plus judicieusement choisi qu'il aurait pour effet de relier, dans les meilleures conditions techniques, le port, point d'arrivée et de départ de nombreux visiteurs, et la ville de Saint-Denis, la plus importante du département.

Je ferai mienne la conclusion à laquelle s'est arrêtée la chambre de commerce de la Réunion qui émet le vœu suivant: « ...que le projet de route du littoral, pris en considération par les pouvoirs publics et qui présente un caractère d'utilité publique indiscutable, fasse l'objet d'une réalisation aussi rapide que possible et que tout soit mis en œuvre pour faciliter le commencement des travaux qui pallieront, dans l'immédiat, la crise aiguë du chômage ».

Nous fondions de grands espoirs sur le commencement des travaux au début de cette année. Chaque jour de retard voit s'aggraver la situation économique, financière et sociale de notre île.

Monsieur le ministre, réalisez le vœu de la chambre de commerce; c'est celui de la population tout entière. Nous vous en serons profondément reconnaissants. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Pinton.

M. Pinton. Mes chers collègues, je voudrais présenter quelques observations qui seront d'ordre strictement général, ce qui vous fera passer, je l'espère, sur ce qu'elles pourront avoir de décousu et de désabusé.

Lorsque j'ai eu, pour la première fois, il y a quatre ou cinq ans, l'occasion d'intervenir dans la discussion générale du budget des travaux publics, j'avais fait cette observation qu'il y avait dans un budget tel que celui-ci quelque chose d'absolument monstrueux à constater que, dans une activité nationale de cette importance, les trois quarts des dépenses étaient représentés par les subventions destinées à combler les déficits. Evidemment, j'exagérais, car de quel qualificatif devrais-je me servir aujourd'hui, puisque cela n'est plus les trois quarts, mais les cinq sixièmes.

J'ai écouté tous mes collègues. C'était une espèce de litanie qui revenait, un chapelet auquel je veux joindre mon grain et qui consistait à répéter: « j'ai déjà bien dit souvent ». (*Sourires.*) C'est en effet, la même chose. J'ai déjà dit, aussi, bien souvent un certain nombre de vérités premières. La vérité est dans cette déclaration que faisait à l'Assemblée nationale le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication, M. Sibué: « Le budget est mauvais, parce qu'il n'apporte pas de solution valable aux problèmes fondamentaux qui se posaient les années précédentes, telles par exemple la coordination, l'amélioration des moyens de transports nécessaires à la vie économique française, l'impérieuse nécessité de renverser le courant mortel qui vide de leur substance nos régions rurales vers de plus en plus monstrueuses concentrations urbaines ».

C'est évidemment ce que nous pourrions dire et, si j'avais le respect du temps de cette assemblée, je m'arrêterais parce qu'au fond tout serait dit. Mais comme je ne peux pas résister au plaisir d'apporter une petite pierre inutile à la construction que nous faisons ce soir, j'ajouterai quelques précisions.

Nous n'aurons pas une discussion des problèmes de coordination dont on parle souvent, puisque suivant le mot de Gambetta (ou à peu près): parlons-en toujours, mais ne la faisons jamais. M. le ministre a posé, et je m'en réjouis, le principe d'un rendez-vous dans le courant du trimestre. J'espère que ce n'est pas de votre part, monsieur le ministre, un témoignage de pessimisme à l'égard de la formation ministérielle à laquelle vous appartenez et c'est pour moi une raison supplémentaire de souhaiter longue vie au collège ministériel dont vous êtes un représentant parfaitement distingué.

Personnellement je voudrais retenir, dans un certain nombre de déclarations que vous nous avez faites en commission, une idée qui m'a frappé, sur laquelle on n'a pas assez insisté, et qui est très vraie: la nécessité de penser à la coordination des transports publics et des transports privés quels qu'ils soient. Je n'ai pas de chiffre, mais vous en avez cité quelques-uns; ils me permettent de demander aux deux antagonistes de réfléchir au fait que du temps que fer et route se disputent les transports publics, donc payants, soumis aux obligations fiscales et à un certain nombre d'autres charges qui ne grèvent pas les transports privés, au train dont vont les choses et avant peu, ils se trouveront également ruinés par le transport privé, si celui-ci n'est pas assujetti à des charges identiques.

Il faut penser que vous mettez à la disposition du transport privé un moyen de travail, une matière première en quelque sorte: la route, pour laquelle il ne supporte pas les mêmes charges qui grèvent les transports publics, ferroviaires ou routiers.

Bien sûr, on a beaucoup parlé, un certain nombre de décisions ont été prises, un décret de 1949 se présentait comme le début de la coordination des transports. Il était, je crois, excellent; malheureusement, il souffrait de la même maladie que certain animal historique, à savoir qu'il n'existait pas.

Ou bien ce texte était mauvais — ceci ne s'adresse pas à vous, monsieur Chaban-Delmas, mais aux ministres, au pluriel, des travaux publics qui vous ont précédé — ou bien, dis-je, ce décret était mauvais et il ne fallait pas le prendre, ou bien il était bon et il fallait l'appliquer. Qu'il me soit permis en passant de faire cette réflexion: très souvent les gouvernements se plaignent de manquer de pouvoirs; ils viennent réclamer aux Assemblées le droit de prendre un certain nombre de mesures. Or, lorsque le terrain est libre, ils n'exercent pas ce pouvoir réglementaire et exécutif qui est leur raison d'être. Comment voulez-vous que l'on ait beaucoup de respect pour l'autorité de l'Etat lorsque ce dernier ne fait même pas appliquer ses propres décisions ?

Le problème de la coordination, il faut appeler les choses par leur nom, c'est d'abord le problème du déficit de la Société nationale des chemins de fer français, car nous arrivons actuellement à des chiffres absolument vertigineux. La vérité, c'est qu'il n'y a pas de question plus difficile, plus compliquée, plus contradictoire, si j'ose dire, que ce problème. On dit que la Société nationale s'accroche à un système périmé qui était le régime normal du XIXe siècle, qu'elle entend tuer la route aujourd'hui, comme autrefois elle a tué la voie d'eau; qu'elle le veut par esprit de corps, par conception de sa supériorité traditionnelle; qu'elle le veut aussi, il faut le reconnaître, parce qu'elle est forte de 400.000 salariés organisés et qui n'entendent pas laisser toucher à leurs moyens d'existence.

J'ai souvent pensé que si la diligence avait eu, en 1850, une structure nationale aussi puissante, aussi capable de se faire entendre des pouvoirs publics que le chemin de fer, eh bien! mes chers collègues, nous continuerions de rouler en diligence au nom du respect des droits acquis.

Il faut le dire, comme il faut dire aussi que la S. N. C. F. a monté depuis dix ans, depuis la Libération, une admirable

machine technique, mais qu'elle a peut être reconstitué cette machine technique en oubliant que les circonstances n'étaient pas les mêmes que lorsqu'elle détenait l'hégémonie naturelle, inévitable et normale dans l'ensemble des moyens de transport. Dans une certaine mesure cette machine admirable a été conçue dans l'abstrait. Trop souvent elle tourne à vide, mais malheureusement elle ne tourne jamais sans frais. Nous pourrions dire bien d'autres choses. Par exemple, qu'il ne faut jamais toucher aux habitudes et aux commodités locales, si onéreuses soient elles. Je m'excuse d'avoir l'air de m'opposer à tels de mes collègues qui sont venus tout à l'heure défendre des intérêts précis, mais mes notes ont été rédigées avant que je puisse les entendre.

M. le président. Vous êtes capable d'improviser.

M. Pinton. La vérité, et cela je l'ai dit aussi, c'est qu'à la condition qu'on ne touche à rien de ce qui existe, vous êtes, monsieur le ministre, sommé d'opérer des réformes profondes et des transformations révolutionnaires. Il ne faut toucher, bien sûr, ni la profession, ni aux tarifs, ni aux lignes, du moins à celles qui nous intéressent. Par exemple, je suis absolument convaincu qu'en regardant bien, il doit y avoir dans département des Charentes ou des Ardennes des lignes à supprimer, mais ne venez pas supprimer des lignes dans le département du Rhône, car je me fais fort de vous démontrer qu'elles sont nécessaires. Je suis tout à fait convaincu que mes collègues des Charentes auront exactement les mêmes démonstrations à vous présenter, sacrifiant le Rhône pour sauver les Charentes.

Il y a nécessairement dans cette œuvre que nous essayons d'entreprendre, que d'autres ont essayé avant vous, pour laquelle je vous souhaite, monsieur le ministre, plus de succès et plus de persévérance qu'eux, une tâche impossible car il s'agit de remonter un courant, de triompher d'habitudes devenues toutes puissantes.

Si je crois vrais mes propos sévères sur la S. N. C. F. il est bien vrai aussi que le rôle du rail n'est pas terminé. Le chemin de fer représente un service public. La Société nationale a démontré qu'elle assumait un service pour lequel la route ne peut pas, je dis même ne veut pas la remplacer, qu'il s'agit véritablement d'un service public et non pas d'une activité purement commerciale.

Le transport par rail souffre, nous le savons bien, de ce régime même qui implique l'exploitation des lignes quelles qu'elles soient sur des bases qui sont mauvaises, puisqu'on fait nécessairement payer trop cher sur les lignes rentables, là où la concurrence de la route s'exerce et qu'on fait payer trop bon marché sur d'autres. Je n'entends rien démontrer ou ajouter à ce qui a été dit avant moi, mais je crois qu'il n'est jamais inutile de le répéter pour bien nous rendre compte que tout ce travail de réforme et de réorganisation des transports français, spécialement de la Société nationale des chemins de fer français, ce problème de la coordination est une besogne immense et très difficile. Il y faudra, non seulement la volonté d'un ministre, mais la bonne volonté du Parlement et de tous les intérêts que représentent les différents moyens de transports.

A cet égard, vous avez parlé, monsieur le ministre, de la commission des « comptes transports » de la nation. C'est une idée excellente, mais nous avons déjà tant de commissions! Croyez-vous que celle-là sera conçue sur des bases plus rationnelles et pouvons-nous espérer en tirer quelque chose ? Si j'avais la fatuité de vous faire une suggestion, je vous dirais qu'il vaudrait mieux instituer des comités régionaux chargés non d'études documentées surabondantes, mais de propositions précises et motivées et laisser aux commissions spécialisées des Assemblées le soin de vous demander compte des suites que vous leur aurez données.

Je voudrais aussi dire quelques mots d'une question d'actualité, qui a soulevé l'indignation, à mon avis exagérée, des transporteurs routiers. Il s'agit du décret qui prévoyait la possibilité pour la Société nationale des chemins de fer français d'organiser elle-même un certain nombre de transports routiers. Je vous l'ai déjà dit, monsieur le ministre, j'aimerais bien recevoir quelques apaisements, car nous avons entendu de la part du directeur général de la Société nationale des déclarations tour à tour apaisantes et inquiétantes.

La Société nationale ne doit pas être soumise au veto ou aux exigences des routiers, mais elle ne peut être à la fois juge et partie et un arbitrage doit nécessairement intervenir. Cet arbitrage, monsieur le ministre, vous êtes l'homme le plus représentatif et le plus qualifié pour l'exercer. Mais nous ne saurions admettre que les décisions de cet arbitre puissent ratifier des propositions de la seule Société nationale.

Mes chers collègues pour ne pas développer davantage mon intervention, je reviendrai sur un certain nombre de questions relatives, en particulier, à la caisse autonome mutuelle des retraites, lors de l'examen des chapitres.

Pour le moment, je borne là mes propos. Ils ont été généraux dans la mesure même où ils étaient vagues, et je suis tout à fait convaincu qu'ils étaient parfaitement décousus et c'est ce dont je m'excuse, comme de vous avoir importunés plus longtemps que je ne le souhaitais. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Auberger.

M. Auberger. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je désire appeler votre attention sur deux points. Le premier est l'insuffisance des crédits pour l'entretien des routes nationales, le second la nécessité d'établir un programme de travaux de défense contre les eaux — c'est un devoir d'actualité —...

M. Pellenc, *rapporteur général.* Hélas!

M. Auberger. ...et d'en prévoir le financement.

En ce qui concerne le premier point, monsieur le ministre, j'ai eu l'occasion de l'évoquer à cette tribune. J'ai rappelé la circulaire ministérielle du 25 janvier 1954 qui avait été prise par votre prédécesseur et qui avait été envoyée aux ingénieurs des travaux publics de l'Etat à la suite de l'importante réduction de 10 p. 100 subie par le budget d'entretien des routes nationales en 1954. J'avais signalé qu'en raison de l'accroissement continu du trafic les crédits d'entretien devraient logiquement être en augmentation d'une année à l'autre. En effet, l'effectif du parc automobile est passé de 2.300.000 véhicules, en chiffre rond, en 1938, à 3 millions en 1953, pour s'accroître encore les années suivantes. La charge moyenne de chaque véhicule s'est en outre fortement accrue, ainsi que les parcours moyens effectués. Or, les crédits d'entretien des routes nationales sont tombés de 17 milliards de francs en 1952 à 16 milliards en 1953 et à 14.800 millions en 1954. Les crédits de 1938 étaient de 1.120 millions. Ils correspondraient, pour l'anné 1955, à 30 milliards. Cependant, le crédit global inscrit en 1955 pour l'entretien des routes et des ponts ne s'élève qu'à 17.762 millions de francs. Monsieur le ministre, nous sommes encore loin du compte.

Il y a une augmentation, certes, sur les crédits de 1954, pourrait-on me faire remarquer. Mais cette augmentation est trop timide et nettement insuffisante par rapport aux besoins. Pour nous en tenir au réseau des routes nationales, alors que, de l'avis des spécialistes, il faudrait plus de 400.000 francs par kilomètre pour assurer un entretien satisfaisant, l'administration des ponts et chaussées ne dispose que de la moitié de cette somme. Aussi, l'apparence de santé que présentent nos routes marque, en réalité, une anémie profonde. Le réseau se dégrade progressivement du fait que le rapport entre sa résistance et ses charges exprimé en poids et en puissance diminue sans cesse.

Les économies théoriquement réalisées dans ces conditions sont absolument trompeuses. Les dégradations se produisent à un rythme accéléré et la remise en état qui doit intervenir nécessairement au bout de quelques années est, en fin de compte, beaucoup plus coûteuse qu'un entretien courant fait en temps utile. Il est vrai qu'on avait trouvé un moyen pour remédier à la situation. C'était la pose d'une pancarte pour signaler aux utilisateurs de la route qu'elle se trouvait en mauvais état. Excellente précaution! Je suis sûr que les automobilistes auraient préféré trouver la route en parfait état, sans que la pancarte de signalisation soit sur les lieux. (*Sourires.*)

L'insuffisance des crédits prévus pour l'entretien du réseau routier est notoire et les amputations arbitraires subies par le fonds routier — nous en reparlerons une autre fois — empêchent la réalisation d'un réseau routier moderne qui serait nécessaire à notre pays. Il eût été désirable, pour compenser cette insuffisance des crédits des années précédentes, que les crédits d'entretien de cette année fussent beaucoup plus importants.

On sait que la réduction des prix de revient français est un des grands problèmes de l'heure et conditionne la libération des échanges internationaux, première étape de l'unification économique et politique de l'Europe. Le rapport Nathan étudie précisément la disparité des prix français et étrangers et doit servir de base à l'étude des mesures que les pouvoirs publics sont dans la nécessité de prendre pour permettre à notre industrie d'abaisser ses prix de revient afin de pouvoir lutter efficacement contre la concurrence étrangère.

Parmi ces mesures, la mise à la disposition de moyens de communication commodes et économiques présente un intérêt de premier ordre, car l'incidence des prix de transport dans les prix de revient est en général fort sensible. Or, le mauvais état ou l'insuffisance des routes entraine des gaspillages de toute nature: usure supplémentaire des pneumatiques, du carburant, réparations et aussi accidents.

Il en résulte une majoration des prix de revient des transports et, en définitive, des marchandises. Ainsi, notre politique routière apparaît en contradiction avec notre politique économique. J'ai extrait d'une conférence, faite par un de vos collaborateurs immédiats sur la rentabilité des opérations routières, les passages suivants, que je m'excuse de citer et que j'approuve certes entièrement:

« Difficile à apprécier en ce qui concerne les incidences d'un projet sur l'économie générale de la nation, la rentabilité peut être facilement connue si l'on se borne à considérer l'économie apportée aux usagers qui correspond:

« 1° A la réduction des dépenses de traction qui peut se déterminer ainsi: influence de la diminution de longueur du trajet; par exemple un raccourcissement de 275 mètres avec un trafic de 3.000 véhicules par jour suffit à la rentabilité d'une déviation importante; influence de l'amélioration de l'uni du revêtement: le passage d'une route revêtue médiocre à une route à un profil moderne entraîne une réduction de dépense de traction de 15 à 20 p. 100; influence de l'amélioration du profil en long: une longue pente de 5 à 6 p. 100 est équivalente au double de sa longueur en plat; influence de la suppression des causes de ralentissement ou d'arrêt: pour une voiture circulant à 70 kilomètres-heure, un arrêt et une reprise par kilomètre équivalent à un allongement de 30 à 40 p. 100 du trajet; influence de l'usure accrue des pneus dans les virages;

« 2° Au gain de temps »; le temps, c'est de l'argent, dit-on.

« 3° Au gain de sécurité; en France, la perte totale correspondant aux accidents de la route est de 100 milliards par an, soit 3 francs par véhicule-kilomètre. »

En vérité, faute de crédits suffisants, les services d'exécution sont contraints de retarder sans cesse les travaux d'entretien. C'est ainsi, monsieur le ministre, que la période de renouvellement des tapis est passée de quatre à neuf ans.

Je terminerai en rappelant les mérites de votre personnel d'exécution, ingénieurs des travaux publics, ingénieurs d'arrondissement, techniciens, conducteurs de chantiers et agents des routes. En ma qualité de rapporteur du budget de mon département et de maire, je suis à même de me rendre compte de la haute conscience et du zèle de ce personnel.

Mais, en dépit de toute sa science et de tout son dévouement, ce personnel d'élite est désarmé et parfois découragé, car il ne possède pas les crédits nécessaires pour exécuter les travaux les plus urgents.

Nous regrettons, monsieur le ministre, que dans ce domaine vous n'ayez pas obtenu les crédits indispensables pour restaurer et maintenir en état le réseau routier français.

Je désire aussi, et ce sera le deuxième point que je me permettrai de souligner, appeler votre attention, monsieur le ministre, sur le financement des travaux de défense contre les eaux. Un certain nombre de nos cours d'eau déplacent, en temps normal, leur lit d'une façon dangereuse — je dis bien même en période normale, ce n'est pas celle d'aujourd'hui — menacent de couper les routes, d'emporter des immeubles et des ponts et entraînent jusqu'à les faire disparaître les propriétés riveraines. En cas de crue, évidemment, les dégâts sont encore plus considérables, des villes entières sont submergées et de véritables catastrophes sont à redouter.

Or, à qui incombe l'exécution des travaux de protection contre ces sinistres ? La loi du 16 septembre 1807 — elle est ancienne — stipule que la nécessité en sera constatée par le Gouvernement et que la charge en sera supportée par les propriétaires protégés dans la proportion de leur intérêt aux travaux.

Les communes, les départements sont également appelés à apporter leur contribution à la défense contre les eaux. Enfin, le ministère de l'agriculture est amené à intervenir, seulement si la sauvegarde des intérêts agricoles est en jeu. Le ministre de l'intérieur peut subventionner lorsque les travaux de défense intéressent la protection de la population et les agglomérations. Quant au ministre des travaux publics, il peut accorder des subventions qui figurent au chapitre 53-32, sous la rubrique « Travaux de défense contre les eaux ».

La première observation que nous pouvons faire est la suivante: les formalités administratives et réglementaires en vue de traiter cet important problème sont compliquées et pratiquement irréalisables. Je ne m'étendrai pas sur la formation des syndicats de défense; c'est un problème extrêmement compliqué et, dans la pratique, on aboutit simplement à empêcher la réalisation de ces travaux.

D'autre part, il est évident que le mode de financement qui est prévu, et qui est absolument insupportable à l'heure actuelle pour les propriétaires riverains, aboutit à laisser les choses en état, ou plutôt à aggraver considérablement la situation, attendu que les travaux de protection ne se réalisent pas, faute de financement.

Enfin, il paraît regrettable — et c'est sur ce point que je voudrais appeler votre attention, monsieur le ministre, car je désire proposer que votre ministère soit le seul à s'intéresser à ce problème — que trois ministères soient appelés à financer, au total, pour une proportion infime d'ailleurs, un même projet de travaux, dont le contrôle, en définitive, appartient au ministère que vous représentez.

Aussi, pour résumer cette dernière intervention et demander à M. le ministre des travaux publics de faire procéder à un examen de ce problème, qui concerne la sauvegarde des intérêts d'un très grand nombre de Français, ainsi que leur propre sécurité, je lui demande de vouloir bien faire étudier les moyens adaptés aux circonstances du financement des travaux de défense contre les eaux, car je crois que le système ancien est périmé, et de faire établir un programme de travaux de défense contre les eaux, qui serait réalisé par tranches selon une urgence à déterminer.

Mon collègue et ami Chazette a traité du problème de la suppression de certaines lignes de chemins de fer, dites déficitaires; cette question intéresse au plus haut point mon département du fait des rumeurs qui ont couru au sujet d'une éventuelle suppression de la ligne de chemin de fer La Ferté —Hauterive—Gannat. C'est dire que je souhaiterais obtenir de M. le ministre des transports des renseignements et des apaisements sur cette question. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M Ruin.

M. François Ruin. Mes chers collègues, je n'ai pas l'intention d'allonger le débat; mais, sans aborder le fond du problème, je voudrais simplement poser à M. le ministre des travaux publics une question relative au projet de tunnel sous le mont Blanc.

En effet, depuis une semaine, les communiqués les plus contradictoires paraissent dans la presse. C'est ainsi que, lors de son récent voyage en Italie, M. le président du conseil aurait déclaré à Rome, au cours d'une conférence de presse, que les experts devaient encore étudier les divers aspects du projet, notamment le problème du financement et les conséquences d'ordre économique.

Par contre, tout récemment, il était possible de lire: « Interrogé le 14 janvier par un représentant de l'agence France-Presse, M. Edgar Faure, ministre des finances, a déclaré qu'un projet de loi relatif à la mise en chantier d'un tunnel routier sous le mont Blanc avait été mis au point par un comité interministériel. Ce projet, a-t-il ajouté, serait soumis prochainement au Parlement. »

Bien que fortement attaché à la réalisation de ce projet, je ne désire pas, ainsi que je l'ai déclaré tout à l'heure, aborder le fond du problème, mais simplement obtenir une indication précise sur les déclarations de M. le ministre des finances.

Est-il exact que le projet de loi en question a été mis au point par un comité interministériel et qu'il sera prochainement soumis au Parlement ?

Je remercie M. le ministre des précisions qu'il voudra bien me donner à ce sujet et je m'excuse d'avoir retenu l'attention de cette assemblée pendant quelques minutes. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Paget.

M. Alfred Paget. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je me félicite d'avoir alerté tous les orateurs qui viennent de me précéder à cette tribune par la question orale que j'ai déposée, il y a quelque temps, sur le fonds routier. Tous, peu ou prou, ont repris mes propos et mes suggestions. Je n'en éprouve aucun orgueil, mais je suis heureux d'en constater l'efficacité.

Je voudrais de nouveau attirer votre attention sur le financement et sur l'emploi du fonds routier. Je ne répéterai pas ce que j'ai déjà déclaré à cette tribune. Cependant, je rappellerai que M. le secrétaire d'Etat Gilbert-Jules m'avait demandé de lui communiquer mes chiffres. Je m'excuse de ne l'avoir pas fait à nouveau; je maintiens ceux que j'avais donnés à ce moment-là.

M. le ministre Gilbert-Jules — et je l'en remercie — m'a fait tenir les siens. Il m'indique simplement que la consommation d'essence a été, pour l'année 1952, de 3.163 tonnes d'essence et de 1.042 tonnes de gas oil, et, pour 1953, de 3.493 tonnes d'essence et de 1.203 tonnes de gas oil, ce qui correspondrait pour le fonds routier à une recette de 22 milliards pour 1952 et de 25 milliards pour 1953.

Je ne cherche pas à savoir si ces sommes ont été intégralement versées au fonds routier. Nous n'en sommes plus maintenant à quelques milliards près. De plus, le crédit de 1.600 millions mis à la disposition des ponts et chaussées pour l'entretien des routes nationales a été supprimé par lettre

rectificative et reporté sur le fonds d'investissement routier. Je veux bien, pour ma part, admettre que les 10 p. 100 de la surtaxe ont été affectés intégralement au fonds routier pour les routes nationales. Cependant, ce n'est que le jour de notre discussion que M. Gilbert-Jules a signé un arrêté avec une tranche de 522 millions aux deux voiries.

Simple coïncidence ou relation de cause à effet ? Si c'était une relation de cause à effet, nous poserions très souvent des questions orales à M. le secrétaire d'Etat Gilbert-Jules.

Là n'est pas cependant la question qui nous préoccupe. Je ferai un bref historique du fonds routier. Les lois votées en décembre 1951 et janvier 1952 avaient décidé une surtaxe sur les carburants routiers, essence et gasoil. Le Gouvernement s'engageait à affecter, à partir du 1er mai 1952, un prélèvement de 22 p. 100 sur le produit total des taxes sur les carburants, à raison de 18 p. 100 aux routes nationales, 2 p. 100 aux routes départementales et 2 p. 100 aux chemins vicinaux.

Notre collègue M. Primet disait que le fonds routier était le sucre dont on avait enrobé la pilule. Si M. Primet était pharmacien — hélas ! tout le monde ne peut pas être pharmacien — il vous aurait dit qu'on nous donnait la pilule. Au milieu de l'année 1953, alors qu'une deuxième et lourde taxe était appliquée aux carburants routiers, une disposition de la loi spécifiait que celle-ci n'entrerait pas en compte dans le calcul du prélèvement destiné au fonds routier.

Je sais bien, monsieur le ministre, ce que vous allez me répondre: chaque année, le Parlement a voté la loi portant réduction du prélèvement primitivement fixé. Nous voulons bien en convenir et nous pouvons faire notre *mea culpa;* mais nous sommes nombreux maintenant dans cette assemblée à penser qu'il faut que le Gouvernement tienne les promesses faites initialement, c'est-à-dire le versement des 22 p. 100 de la surtaxe.

Je pense bien que mon intervention n'obtiendra pas le résultat que nous désirons. Ce résultat, nous tâcherons de l'obtenir en déposant une proposition de loi et non plus une proposition de résolution. C'est peut-être de l'outrecuidance, mais je suis persuadé que nous obtiendrons dans cette assemblée une forte majorité.

Il me reste à dire quelques mots de l'emploi du fonds routier. Nous sommes nombreux à penser que 4 p. 100 des 22 p. 100 devraient aller aux chemins vicinaux, 4 p. 100 aux routes départementales et 14 p. 100 aux routes nationales.

J'ai déjà rappelé que M. le président du conseil déclarait qu'il y avait une hiérarchie des urgences. Je persiste à croire que, dans la hiérarchie des urgences qui se posent pour nos routes, les chemins vicinaux doivent occuper la première place. (*Applaudissements.*)

M. le président. Il n'y a plus d'orateur inscrit dans la discussion générale. Il reste évidemment à entendre M. le ministre. Le Conseil voudra sans doute suspendre la séance. (*Assentiment.*)

Quelle heure la commission propose-t-elle pour la reprise de nos travaux ?

M. le rapporteur général. Vingt-deux heures, monsieur le président.

M. le président. Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

Le Conseil de la République compte-t-il siéger jusqu'à minuit ou poursuivre plus avant ses travaux ? Je dois lui rappeler qu'il a fixé une séance demain après-midi.

M. le rapporteur général. Monsieur le président, si nos collègues consentent à se montrer brefs lors de la discussion des amendements portant sur des points déjà examinés au cours de la discussion générale, nous pourrons certainement terminer peu après minuit. Il y a, en effet, intérêt à achever la discussion de ce budget cette nuit. (*Mouvements divers.*)

M. Dutoit. Il y aussi l'exposé du ministre.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Monsieur le président, bien sûr, le Gouvernement se tient à la disposition du Conseil de la République.

Dans mon intervention, j'essayerai d'être aussi précis que possible. J'ai pris, en tout cas, suffisamment de notes pour que ma réponse soit complète.

Par ailleurs, je dois me rendre demain à Luxembourg où je défendrai devant le conseil des ministres de la Communauté du charbon et de l'acier les intérêts français dont l'Assemblée connaît l'importance puisqu'il s'agit des tarifs directs internationaux et des ruptures de charges. Dans ces conditions, je me permets d'indiquer que, si la Haute Assemblée consentait à poursuivre la discussion de ce budget après minuit, j'en serais personnellement très heureux.

M. le président. Je dois fournir une indication complémentaire au Conseil. Je suis pour l'instant saisi de 29 amendements et de 15 demandes de parole. Il paraît donc impossible d'épuiser ce débat entre 22 heures et minuit.

Le Conseil pourrait peut-être poursuivre ses travaux un peu après minuit de manière que la discussion du budget des travaux publics soit brève demain après-midi. Ceci permettrait à M. le ministre d'être libre suffisamment tôt pour aller remplir les obligations qu'il vient d'invoquer.

M. Léonetti. Pourquoi dépasser minuit puisqu'il apparaît qu'on ne peut pas en finir cette nuit ?

M. le président. Je demande en tout cas au Conseil d'avancer autant que possible la discussion du budget entre 22 heures et minuit. Monsieur le rapporteur général, acceptez-vous cette suggestion ?

M. le rapporteur général. Oui, monsieur le président.

M. le ministre. Le Gouvernement l'accepte également.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à vingt heures vingt minutes, est reprise à vingt-deux heures dix minutes, sous la présidence de M. Abel-Durand.*)

(*Au moment où il prend place au fauteuil, M. Abel-Durand est salué par les vifs applaudissements de ses collègues.*)

PRESIDENCE DE M. ABEL-DURAND

Vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

Le Conseil reprend la discussion du projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955. (I. — Travaux publics, transport et tourisme).

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. Jacques Chaban-Delmas, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je me permets d'associer le Gouvernement aux applaudissements par lesquels la Haute Assemblée a salué l'accession, pour la première fois, au fauteuil présidentiel, de M. le sénateur Abel-Durand. (*Nouveaux applaudissements.*)

Mesdames, messieurs, le budget que j'ai l'honneur de présenter à la haute assemblée au nom du Gouvernement est un de ceux qui traditionnellement suscitent de nombreuses questions, souvent des inquiétudes et, toujours des critiques bien souvent fondées — et c'est naturel étant donné l'ampleur des crédits qui seraient nécessaires pour donner satisfaction à l'ensemble des besoins qui se manifestent chaque année.

En particulier, depuis plusieurs années, une question revient, celle du traitement réservé à ce personnel dont les différents orateurs ont très justement fait l'éloge et qui, dans des conditions souvent très pénibles, exerce une tâche capitale pour la circulation routière.

M. le rapporteur de la commission des finances, M. le rapporteur de la commission des moyens de communication, MM. les sénateurs Bouquerel, de Menditte, de Bardonnèche et Dutoit vous ont entretenu des problèmes posés par le statut de ces personnels. A la vérité, le budget qui vous est présenté, ne donne pas encore satisfaction complète aux demandes permanentes. Mais par rapport à la situation antérieure et au budget de l'an dernier, il y a une transformation très sensible et il y a, d'autre part, des perspectives prochaines qui devraient ainsi que je vais l'exposer, nous permettre de combler l'écart entre ce qui est déjà obtenu et ce qui reste à obtenir. Les problèmes permanents sont celui des indemnités, celui du classement indiciaire, enfin celui du classement personnel sédentaire ou actif, qui est particulièrement important pour les pensions de retraite.

En ce qui concerne ce dernier sujet, nous avons convenu avec les départements ministériels également intéressés: ministère des finances, ministère de la fonction publique, qu'il était indispensable de remettre sur le chantier le classement de tous ces personnels — non seulement celui du ministère des travaux publics, mais celui des personnels de tous les ministères.

Il faut entièrement réétudier le classement du personnel actif et sédentaire. Il est, en effet, anormal que les agents de travaux, les conducteurs de chantiers se voient classer dans les catégories sédentaires, et au passage M. Bouquerel sera satisfait de savoir que, actuellement, un décret est en préparation en vue de transformer le titre de conducteur de chantiers en conducteur de travaux, comme ils le souhaitent.

En ce qui concerne les indemnités, se posent des problèmes touchant les indemnités de déplacement.

La demande présentée par nos services et par les syndicats du personnel intéressé consistait à aligner les agents de travaux et conducteurs de chantiers sur le régime général de la fonction publique. Il devait en coûter 498 millions par an. Ce chiffre est intéressant, car la totalité des demandes présentées par ces personnels depuis des années et portant soit sur ces indemnités, soit sur d'autres, soit sur le reclassement indiciaire, était de l'ordre d'un milliard. Nous sommes donc là environ à 50 p. 100.

J'ai la grande satisfaction d'indiquer au Conseil de la République que ces 498 millions figurent dans le budget qui lui est soumis. Autrement dit, pour la première fois, après tant d'années de discussions et de récriminations, à mes yeux justifiées, le budget présenté à la haute Assemblée comporte pleine et entière satisfaction sur ce chapitre qui, à lui seul, correspondait à environ la moitié des demandes présentées.

J'ajoute que, pour les indemnités de travaux spéciaux, le crédit est passé de 88 millions à 160 millions, c'est-à-dire une nouvelle augmentation de 72 millions, et qu'enfin, aux gratifications allouées d'une manière difficile à vérifier, sont substituées des primes pour services rendus, le crédit passant de 83 millions à 108 millions, soit une nouvelle augmentation de 25 millions. En définitive, le budget qui vous est présenté fait ressortir un accroissement de crédits de 595 millions assurant satisfaction pleine et entière aux demandes portant sur les indemnités de déplacement et permettant, en ce qui concerne les indemnités pour travaux spéciaux et la prime pour services rendus, de faire face à tous les besoins.

Reste le problème du reclassement indiciaire qui correspond à un volume de crédit inférieur à celui qui est déjà acquis. Mais je tiens à le dire à la haute Assemblée pour que les choses soient tout à fait claires et qu'elle constate que je ne cherche pas, comme on le dit, à jeter de la poudre aux yeux — le problème est encore plus important que celui des indemnités, parce qu'il y aura des incidences sur les pensions de retraite, une fois l'âge de la retraite atteint par les agents.

La situation, qui a été fort bien décrite par les orateurs précédents et sur laquelle je ne reviens pas, se traduisait par un fait fâcheux qui interdisait lui-même toutes chances d'aboutir: on constatait, de la part de certains services, une sorte de négation permanente et chronique de l'existence du problème. C'est très récemment qu'à la suite de conversations — dans lesquelles, je tiens à le dire, votre collègue, M. le sénateur Gilbert-Jules, secrétaire d'Etat aux finances, a fait preuve d'une très grande compréhension — qu'il a été convenu que le problème se posait et qu'il était nécessaires d'affirmer ce fait de la manière la plus claire.

C'est ainsi que M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques a donné lecture à l'Assemblée nationale, le 18 décembre 1954, d'une déclaration. Je vais, si vous le permettez, vous en rappeler au moins les passages essentiels, dont vous mesurerez toute la portée:

« Le Gouvernement, à l'occasion de la discussion des différents budgets, s'est toujours refusé à envisager la modification des indices de personnel. En effet, il a toujours considéré qu'en raison des revendications basées sur les parités internes et externes il ne pouvait envisager autre chose que l'augmentation générale allouée par les récents décrets. » Ceci, c'est la position de principe.

« Cependant, il reconnaît qu'un problème particulier se pose précisément pour ces personnels et il est décidé à le résoudre d'une façon favorable avant le 1er juillet, dans la mesure où ses décisions éventuelles n'auraient d'autre conséquence que l'augmentation sollicitée en faveur des agents de travaux et n'entraîneraient pas, par répercussion, de modifications d'indices pour d'autres catégories de fonctionnaires. En d'autres termes, le Gouvernement est prêt à résoudre favorablement le problème posé, et qu'il considère comme sérieux, à la condition que d'autres catégories ne revendiquent pas l'amélioration apportée pour présenter elles-mêmes des demandes de modifications d'indices. »

Vous comprenez bien, mesdames et messieurs, qu'autant il est possible de résoudre favorablement ce problème, posé depuis tant d'années, et, je me permets de le dire, de donner satisfaction à l'équité — et il est possible de le résoudre pour trente-sept mille agents, ce qui correspond à des crédits supplémentaires accessibles — autant il ne serait pas possible d'envisager que, brochant sur ce résultat, nous nous trouvions en présence d'une cascade de revendications qui affecteraient cette fois des centaines de milliers de fonctionnaires.

Je crois, d'ailleurs, en raison des contacts qui ont déjà été pris à ce sujet, qu'il sera assez aisé d'obtenir que les intéressés eux-mêmes, reconnaissant l'utilité de cette amélioration, admettent qu'il s'agit d'un rajustement et non pas d'un point de départ pour un nouvel examen de l'ensemble des grilles de la fonction publique.

Ainsi donc, sur les indemnités, il y a satisfaction totale attendue depuis des années et, sur le reclassement indiciaire, il existe des perspectives qui, sans faire preuve d'un optimisme exagéré, après avoir pesé les paroles prononcées par M. le secrétaire d'Etat au budget, doivent permettre de résoudre ce problème, non seulement avant le 1er juillet mais, je l'espère, dans le courant du premier trimestre.

Si, comme je le pense, nous aboutissons à ce résultat, ce sera pour moi à tous égards une fierté d'avoir pu prendre part à ce que je considère comme la réparation d'une injustice.

Toute une série de questions ont été posées au sujet des routes. MM. de Menditte et Paget ont assorti leur exposé de considérations fort intéressantes et MM. les rapporteurs en ont parlé de manière d'ailleurs complémentaire.

J'indique à M. le rapporteur de la commission des finances que le fait de soustraire le fonds routier à la procédure directement budgétaire ne doit pas entraîner d'obscurité ni de diminution du contrôle parlementaire — et de la décision parlementaire à plus forte raison. C'est ainsi qu'une lettre rectificative sera apportée à la loi de finances, de telle manière que le Parlement en connaîtra et en décidera en pleine clarté.

J'indique à M. le rapporteur de la commission des travaux publics, qui avait également insisté sur ce point, que la raison pour laquelle nous avons adopté cette procédure, en accord, d'ailleurs, avec la commission des finances et la commission des moyens de communication de l'Assemblée nationale, c'est précisément d'approcher le plus possible, dès cette année, puis de retrouver rapidement, dans les années prochaines, selon un rythme prévu dès à présent, les pourcentages que la Haute Assemblée désire voir établir.

Aussi, bien que nous ne parlions pas au fond de cette question de structure, pour des raisons de documents budgétaires, je crois qu'il est néanmoins permis, au passage, de noter que nous sommes aussi, sur ce sujet fort important, sur le chemin d'une amélioration sensible.

Les crédits d'entretien, eux, sont directement dans le sujet de notre débat. M. le rapporteur de la commission des finances a bien voulu dire que nous avions récupéré sur ce qui avait été perdu les années précédentes. Je pense qu'il ne tient qu'à nous de faire en sorte que cette récupération soit un réel renversement de tendance. Dans la mesure où la Haute Assemblée voterait ces crédits en leur donnant la signification que moi même je leur donne, c'est-à-dire d'un premier pas dans la bonne direction, alors que, jusqu'à présent, on additionnait les pas dans la mauvaise — et on sait que c'est le premier pas qui coûte le plus — je crois pouvoir affirmer que celui qui, l'an prochain, aura la charge de la préparation et de la présentation de ce budget devrait ne pas avoir une difficulté particulière à franchir le cap suivant, qui doit se trouver aux environs de 20 milliards, alors que nous sommes actuellement tout près de 18. Dès l'instant où nous serons dans la zone des 20 milliards, nous nous trouverons dans une situation qui, sans être large, sera convenable.

S'il est vrai, en effet, que ce chapitre avait, en 1938, une dotation d'un milliard de francs, il est vrai aussi qu'on peut s'en tenir au coefficient 26-27, ce qui nous amène à 26-27 milliards, mais il est également vrai que les améliorations techniques sont très sensibles et qu'avec une somme inférieure à 26-27 milliards il doit être possible d'assurer très convenablement l'entretien de nos routes, à condition que, pendant trois ans, ou mieux pendant cinq ans, et pour une somme de 3 milliards s'ajoutant au crédit annuel, on dispose des moyens de faire face à ce que nous pourrions appeler l'entretien différé, l'entretien différé de la guerre et l'entretien différé de l'après-Libération, alors que manquaient les moyens d'action.

Je crois donc que nous pouvons tracer la route, c'est le cas de le dire, de la manière suivante: nous revenons de 14 milliards à près de 18 milliards cette année; l'an prochain, il suffira de faire un effort identique et, l'année suivante, de se lancer dans la période quinquennale de l'entretien différé. Autrement dit, au lieu de nous trouver dans une situation catastrophique, nous sommes maintenant dans une situation qui n'est plus que difficile, avec la perspective d'être dans une situation convenable à partir de l'année prochaine.

La Haute Assemblée voit que je n'ai rien dissimulé; j'ai bien indiqué que les crédits ainsi obtenus à la suite d'efforts considérables — et MM. les sénateurs mesurent certainement l'effort qu'il a fallu faire pour lutter contre une tendance invincible à l'amenuisement de ces crédits, qui risquait de provoquer la catastrophe de notre réseau routier — que l'effort de cette année ne nous donne pas pleine satisfaction, mais sauve de la catastrophe et doit permettre, par un effort continu, de régler un problème, en effet, extrêmement grave.

Lorsque, indépendamment de MM. les rapporteurs, M. Auberger, dans une intervention très documentée, M. Bouquerel qui, lui, est un spécialiste de cette question pour des raisons qui ne sont pas seulement sentimentales, mais d'une technicité indiscutable, lorsque ces différents orateurs ont dénoncé la gravité de la situation, ils ont rencontré dans toute l'assemblée, et — je me permets de le dire — auprès du ministre compétent une approbation très large, qui montre que, sur le fond, nous sommes tous d'accord sur l'effort à poursuivre sans aucun ralentissement.

Puisque nous parlons des routes, je voudrais indiquer à M. le sénateur Olivier, qui est intervenu au sujet de l'île de la Réunion, que son réseau départemental et communal, comme tous les réseaux analogues, échappe à la juridiction du ministre et que le ministère de tutelle est le ministère de l'intérieur. Par contre, en ce qui concerne la création de la route joignant la Pointe des Galets à Saint-Denis, nous sommes à pied d'œuvre. L'avant-projet d'une nouvelle route — la route du littoral à larges caractéristiques — non seulement est prêt, mais approuvé. Les études du projet d'exécution sont presque finies et l'Etat assurera en partie le financement par le F. I. D. O. M., le département et les collectivités assurant le complément de financement. Je peux assurer à M. Olivier que connaissant la gravité de cette question pour la défense économique et le développement économique et social de la Réunion, — car un problème humain se pose de manière très grave — je suis tout à fait décidé, en liaison avec lui, à intervenir auprès des services compétents pour que cette route soit mise en œuvre dans les plus brefs délais.

Une question très précise m'a été posée par M. Ruin en ce qui concerne le tunnel sous le mont Blanc. Il est exact, en effet, qu'un comité interministériel a mis au point un projet de loi se rapportant à cet important ouvrage. Il est également exact que toutes les difficultés financières ne sont pas encore surmontées. Néanmoins, pour ce qui concerne la part de l'Etat dans la participation française, je suis en mesure d'apporter ici une assurance favorable.

Il reste aussi des difficultés techniques à vaincre, en particulier des difficultés d'aération. Il semble que, pour ces tunnels très longs, ce soit l'un des principaux problèmes. M. le sénateur Ruin sera, j'espère, satisfait de ma réponse, car le dépôt d'un projet de loi ne devrait maintenant ne plus se faire beaucoup attendre.

Tout à l'heure, je parlais chiffres et, en matière budgétaire, on le pardonnera même à un financier. J'indiquais que les crédits d'entretien pour les routes accusaient des accroissements sensibles. En effet, nous sommes passés de 14,86 milliards à 17,70 milliards, ce qui fait une augmentation de 20 p. 100. Dans les dépenses en capital — plus précisément dans les autorisations de programmes qui montrent l'importance de l'effort qui commence — nous sommes passés de 3,80 milliards à 6,38 milliards, ce qui fait 68 p. 100 d'augmentation. Ces pourcentages sont, messieurs les sénateurs, exceptionnellement élevés. Et pour les voies navigables, l'effort est encore plus net. En effet, nous sommes passés, pour les crédits d'entretien, de 3,65 milliards à 4,65 milliards, soit 25 p. 100 d'augmentation. Là encore, je ne suis pas pleinement satisfait, mais là aussi nous renversons la tendance et nous avons fait admettre par tous les services sans exception, toutes les administrations centrales, que le problème non seulement se pose, mais qu'il faut le résoudre et qu'on doit commencer à le résoudre. Ce n'est d'ailleurs qu'un commencement comme le prouve le décalage des pourcentages en ce qui concerne les autorisations de programme, puisque nous passons de 2 milliards à 5,88 milliards, c'est-à-dire 194 pour 100 d'augmentation, je dis bien 194 p. 100 d'augmentation. Cela me permet d'apporter à M. Bouquerel des apaisements que je compléterai au sujet de la loi d'aide à la batellerie.

En effet, il est apparu impossible, dans l'état actuel des choses, en raison du coût des frets et de l'économie générale de la batellerie, en particulier pour les exploitations artisanales, d'appliquer la loi d'aide telle qu'elle avait été conçue. Elle restera applicable, à condition de trouver de nouvelles modalités. Nous nous y employons en liaison étroite avec les professionnels. Nous avons bon espoir d'aboutir dans des délais assez rapides.

La question du canal du Nord a été également posée. Non seulement elle a fourni sa conclusion à M. Dutoit, mais elle a permis à MM. les sénateurs Brunhes et Walker d'intervenir dans un sens très favorable à l'achèvement du canal. Je voudrais indiquer spécialement à M. Walker que les apparences donnent peut-être à penser qu'il y a incertitude et indécision, mais la réalité est différente. Il ne faut pas oublier que, dans un premier temps, le commissariat au plan a, dans la limite des crédits à affecter à la navigation intérieure, écarté l'achèvement du canal du Nord, pour retenir des opérations telles que l'amélioration de liaison de la Marne au Rhin, celle du canal de Saint-Quentin et celle de la relation Lille—Dunkerque — et cela il y a encore peu de temps. Depuis, la question de l'achèvement du canal du Nord a été reposée et c'est pourquoi une commission a mis le problème à l'étude. Ses conclusions ne sont pas encore connues. Nous en avons cependant dès à présent un avant-goût d'après les documents qu'elle a préparés et l'on y retrouve beaucoup des arguments présentés par MM. les sénateurs Brunhes et Walker en faveur de l'achèvement du canal.

Je tiens à indiquer que mon sentiment personnel, s'il est vrai que le trafic crée le trafic — c'est une formule bien simple, selon M. de Menditte, mais à laquelle je tiens beaucoup parce qu'elle est vraiment génératrice d'action et non pas d'indécision — il est encore plus vrai, comme l'a indiqué M. le sénateur Brunhes, que, lorsqu'on se trouve en présence de deux régions aussi importantes économiquement que la région parisienne et la région du Nord, on ne risque pas de se tromper en entreprenant des travaux pour améliorer leurs liaisons par les procédés les plus divers. Je ne comprends pas cette sorte de lutte sourde, de concurrence contre nature qui oppose les tenants du canal, les tenants du rail électrifié et les tenants de l'autoroute.

La commission des comptes-transports de la nation va maintenant voir le jour. Je voudrais rassurer M. le sénateur Pinton en lui indiquant qu'elle puisera largement dans les travaux des comités régionaux et que, par sa structure très légère et très souple, elle ne paralysera pas l'action de toutes les commissions existantes. Cette commission répond à la nécessité d'appliquer des méthodes d'analyse économique dont parlait M. Walker, qui n'ont jamais encore été mise en application dans notre pays et qui doivent permettre de comparer sur un parcours donné, pour des transports déterminés, tel ou tel moyen de communication. Il se peut donc que cette commission des comptes-transports, qui aura à se saisir en priorité de ce rapport, conclue rapidement — il faut aller vite — qu'il n'y a pas « complémentarité », pour employer ce terme qui n'est pas beau, mais qui, hélas! est de plus en plus employé, entre l'électrification de l'artère Paris-Lille dont je viens de parler, l'autoroute et cet achèvement du canal du Nord

M. Auberger m'a posé une question fort importante et d'actualité, hélas! sur le financement des travaux de défense contre les eaux. Je ne reviens pas sur la procédure actuelle. Il l'a décrite d'une manière complète et, ce faisant, il en a décrit aussi les inconvénients. Je lui donne mon accord pour mettre à l'étude, sans délai, cette question qui peut donner lieu à la mise au point d'un texte en application des pouvoirs spéciaux. Voilà un cas où ils peuvent être utiles à quelque chose.

J'en viens maintenant au problème de la caisse autonome mutuelle des retraites. M. le rapporteur de la commission des moyens de communication a fait un exposé de cette question qui pourrait servir de cadre à ma déclaration. M. Dutoit, de son côté, en a parlé. Je tiens à apporter les précisions suivantes à la Haute Assemblée.

On sait que la caisse autonome mutuelle des retraites, en dépit des taux de cotisation déjà très élevés, était et est dans une situation financière désespérée, à telle enseigne qu'à l'heure actuelle les avances du Trésor approchent du milliard. C'est une situation évidemment intolérable, car ce genre d'affaire, si on n'y met pas bon ordre, se termine généralement très mal, surtout pour les intéressés, c'est-à-dire en l'espèce pour ceux qu'on appelle les petits cheminots et qui méritent bien qu'on se préoccupe d'eux. Mon expérience municipale me permet là aussi de rendre hommage au passage à une catégorie de fonctionnaires qui accomplissent journellement un labeur qui passe peut-être inaperçu aux yeux des populations, mais indispensable à leur transport.

C'est la raison pour laquelle le principe directeur de la solution qui maintenant est sur le point d'aboutir est double: d'une part mettre fin à cette situation financière déplorable et asseoir sur des bases saines le système, mais, d'autre part, tenir le plus grand compte des droits acquis.

C'est ainsi que nous avons été amenés, dans un premier temps, par un décret spécial, à prévoir une série de mesures

qui aboutissaient, d'une part, à préserver les droits acquis pour tous les petits cheminots en fonction à la date de parution de ce décret, c'est-à-dire de tous ceux avec lesquels on avait passé contrat, et, d'autre part, à créer pour les futurs petits cheminots un système nouveau comportant le régime général de la sécurité sociale, plus un régime complémentaire leur permettant, en réalité, de se trouver dans une situation approchant de très près celle de leurs prédécesseurs.

Restait une difficulté et, messieurs les sénateurs, une difficulté dont vous conviendrez qu'elle est majeure pour la bonne raison qu'elle touche directement les collectivités locales, à savoir la difficulté des cotisations qu'il fallait demander dans l'application de ce système concernant précisément la C. A. M. R. subsistante et le respect des contrats à l'égard des petits cheminots. Dans un premier temps — je dis bien: dans un premier temps — le législateur, allant au plus pressé, a prévu les cotisations financièrement nécessaires, mais dont je suis le premier à dire — en tant que maire de Bordeaux — en accord avec tous les présidents de conseils généraux et tous les conseillers généraux et avec tous les maires et tous les conseillers municipaux, que ce sont des cotisations trop lourdes pour les collectivités locales.

C'est la raison pour laquelle il a été passé un accord avec les services des finances, dont les prochains textes financiers vont porter la marque évidente, accord aux termes duquel, grâce aux cinq francs de l'augmentation du prix du gas oil décidée il y a trois mois, sera trouvé le milliard nécessaire pour diminuer les cotisations des collectivités locales, mais également celles des sociétés concessionnaires, parce que bien souvent ce sont les collectivités locales qui, par un détour, supportent le surcroît de cotisations, plus l'augmentation à la charge du personnel qui sera supprimée purement et simplement. On fera en sorte que les taux soient précisément ramenés aux niveaux qui ont été énumérés par M. le rapporteur de la commission des moyens de communication. Il ne nous reste plus, par conséquent, qu'à attendre la parution des prochains textes financiers. C'est une question sinon de jours, du moins de semaines. Sur ce point-là, il n'y aura aucune difficulté, puisque l'accord est réalisé au sein du Gouvernement et je ne doute pas qu'un très large accord se fasse, qui permettra de préserver les droits acquis des petits cheminots et, pour l'avenir, de créer pour les futurs petits cheminots un régime, assez comparable à l'ancien, qui en finira avec le drame financier, la misère et l'incertitude, et permettra aux collectivités locales, pratiquement, de se retrouver dans une situation très voisine de la situation précédente; là aussi j'avoue que ce sera pour le parlementaire chargé des travaux publics un très grand sujet de satisfaction pour ses vieux jours, car c'est une question qui était posée depuis un certain temps et qui semblait ne plus appeler de réponse.

En voici une autre plus ample et tout aussi difficile. Mais celle-là, je n'ai pas la prétention de la résoudre en quelques semaines: c'est celle de la Société nationale des chemins de fer français et d'une manière plus générale, si l'on veut, de la coordination des transports. MM. les rapporteurs de la commission des finances et de la commission des moyens de communication ont excellemment parlé sur ce sujet. M. le sénateur Chazette, ne m'en voudra pas de m'être mépris, à un moment donné, sur le sens de son argumentation.

Il avait commencé sur mes intentions supposées et nous avons pu nous apercevoir ensemble que nous aboutissions à mes véritables intentions, c'est-à-dire que, premièrement, il ne s'agissait pas de faire de la fermeture des lignes une panacée; deuxièmement, il s'agit, pour adapter le réseau ferroviaire aux conditions économiques modernes, d'étudier, avant de fermer une ligne, le triple bilan établi, en effet, entre la Société nationale des chemins de fer français et moi-même et qui consiste, pour chaque ligne, à établir le bilan actuel, le bilan en cas de suppression et de remplacement par la route et enfin le bilan avec une exploitation allégée au maximum et modernisée, généralement en substituant des voitures légères, des autorails, aux convois tractés à la vapeur et en réduisant toutes les sujétions au minimum. Ce n'est qu'à partir de l'examen de ce triple bilan, si vraiment trois fois — trois fois, hélas! — le bilan est vraiment désastreux, que la fermeture pourra être opérée; mais en tenant compte des conditions locales, car il y a, au fond, des cas — cela a été tout à l'heure excellemment dit par l'un des orateurs — où une ligne déficitaire peut, en réalité, correspondre à une nécessité absolue en matière économique. Par conséquent, ce n'est plus seulement la comptabilité qui doit donner et imposer la réponse, mais c'est aussi un ensemble de considérations diverses. Enfin, consultation pleine et entière des collectivités locales, et je me permettrai de le dire, conversation pour le moins avec les collègues parlementaires des deux Assemblées, qui peuvent, eux aussi, avoir à fournir au ministre compétent des informations très intéressantes.

Je crois donc que, de la sorte, l'effort d'émondage, dont d'ailleurs M. le sénateur Pinton n'a pas caché qu'il était à la fois pénible et nécessaire, pourra être entrepris avec bonne conscience et supporté, sinon d'un cœur léger — le mot a laissé de fâcheux souvenirs — du moins avec la certitude que tout aura été fait au préalable pour éviter ce qui pourrait être une erreur grave. J'ai déjà défini l'un des points essentiels de l'esprit dans lequel, à mon tour, je m'attache à la coordination des transports. Il s'agit, en effet, de réadapter, ou d'adapter tout simplement, le réseau ferroviaire national aux conditions économiques et techniques modernes.

Mais il est un deuxième point par lequel j'aurais pu commencer, car il est essentiel: c'est que ce ne soit pas au détriment des cheminots que se fasse la réadaptation.

Il a été pris à cet égard une série de précautions sur lesquelles je ne reviens pas, mais qui doivent être suffisamment sérieuses puisque, après plusieurs semaines d'application de ce nouveau programme, je n'ai pas entendu dire qu'un cheminot ait pu soutenir que les droits acquis par un contrat passé entre la Société nationale des chemins de fer français et lui — donc, puisque la Société nationale des chemins de fer français est nationalisée, entre la Nation et lui — avaient été rompus.

Troisième point: s'il est vrai que la route est appelée normalement à proliférer, puisque le réseau ferroviaire ne saurait toucher les coins les plus reculés de la France et que, comme le disait excellemment M. Pellenc, si l'on avait à refaire le réseau on ne le referait certainement pas aujourd'hui comme hier, c'est-à-dire que l'émondage se ferait au stade des projets; si la route est destinée à proliférer, encore faut-il que la Société nationale des chemins de fer français soit en mesure de se défendre dans le cas où elle ferait l'objet de véritables attaques de la part de transporteurs qui pourraient se laisser aller à quelque extrémité. Dans la mesure où l'on demande à la Société nationale des chemins de fer français cet effort considérable d'adaptation, encore faut-il lui permettre de le faire dans de bonnes conditions.

C'est la raison pour laquelle — j'en reviens à ces décrets du 12 novembre 1954 — monsieur le rapporteur de la commission des moyens de communication, ces décrets ont prévu la possibilité pour la Société nationale des chemins de fer français d'organiser elle-même des services routiers. Mais, de même qu'il faut défendre la Société nationale contre des abus possibles de la part des transporteurs routiers, de la même manière il ne faut pas abandonner les transporteurs routiers à des abus de la part de la Société nationale.

Ce qui m'a le plus rassuré dans l'accomplissement de cette tâche de coordination, c'est que j'ai été attaqué de manière à peu près égale par les deux parties; simultanément je me suis entendu reprocher de vouloir sacrifier les intérêts de la route aux intérêts du rail, puis de vouloir ligoter définitivement la Société nationale pour la faire disparaître au profit des transports routiers. Cela prouve que, probablement, je suis axé sur la ligne moyenne indispensable en pareil cas.

J'indique à M. le rapporteur de la commission des moyens de communication que des textes sont sur le point de paraître. Ils préciseront que Société nationale pourra user de cette faculté lorsqu'il sera patent que les transporteurs de remplacement ou bien refusent des conditions acceptables, ou bien veulent imposer des conditions inacceptables. Un grand pas aura ainsi été franchi.

Comme j'ai le souci de préparer ces textes avec l'agrément des parties en présence et si possible en mettant d'accord ces parties elles-mêmes, j'ai tout lieu de croire que ces textes seront pris avec l'assentiment général. En effet, qu'il s'agisse de la Société nationale des chemins de fer français ou des représentants des transporteurs routiers, à côté d'une certaine sensibilité peut-être un peu exacerbée par moment — et c'est normal chez des hommes qui voyaient venir à eux un chirurgien nouveau dont ils pouvaient craindre qu'il ne fût pas suffisamment prudent et doux dans le maniement du bistouri — j'ai trouvé — je m'en excuse auprès de M. Le Basser, (*Sourires*) il sait qu'il n'est pas en cause, car il est le contraire de ce genre de chirurgien — plus spécialement dans ces dernières semaines, de la part des représentants du rail et de la route, un désir de coopération avec moi et entre eux. Et c'est entre eux que cela a le plus d'importance, car je suis un passant, mais eux vont rester les uns sur le rail, les autres sur la route. (*Sourires.*) J'ai trouvé de leur part un désir de coopération qui, vraiment, me donne à penser que nous allons résoudre dans un esprit de conciliation et de bon accord des problèmes qui paraissaient presque insolubles.

Enfin, M. le sénateur Pinton a traité un quatrième point essentiel de cette coordination: les rapports entre les transports privés et les transports publics. M. le sénateur Brunhes lui-même en avait parlé excellemment. La question est très

sérieuse. On ne peut pas envisager, à mon sens, d'interdire à une entreprise de faire ses transports dans la mesure où elle s'organise pour les faire en tout ou partie. A l'inverse on ne peut pas tolérer que cette entreprise agissant dans un certain secteur fasse, sous couvert de ses propres transports, des transports pour le compte d'autrui, c'est-à-dire se transforme invisiblement en une société de transports publics en échappant aux charges qui concernent ces transports.

C'est la raison pour laquelle nous avons engagé avec le ministère des finances, en liaison avec les différents intéressés, une série d'entretiens, d'études fiscales, qui devraient permettre à la fois aux intéressés privés de faire leurs transports et aux transporteurs publics de ne pas se trouver concurrencés d'une manière indirecte et anormale par les transporteurs privés.

M. le rapporteur de la commission des moyens de communication a parlé également de la Régie autonome des transports parisiens. Le problème est difficile, je ne le crois pas insoluble. Nous l'étudions d'ailleurs en ce moment et cela va demander quelques semaines. Nous penchons, comme M. le rapporteur, pour la recherche d'une solution dans une réorganisation de l'ensemble sous deux termes: tout d'abord une harmonisation entre les services de la S. N. C. F. et les services de la R. A. T. P. Il est incontestable qu'il y a là beaucoup à faire, beaucoup d'économies à réaliser, pour les deux entreprises; ensuite, sur le plan organique, réorganisation complète des transports parisiens où se trouvent trop de responsabilités sans pouvoirs.

La situation actuelle s'analyse de la manière suivante: ceux qui ont le pouvoir n'ont pas la responsabilité et, par conséquent, ceux qui devraient avoir la responsabilité n'ayant pas le pouvoir ne sont pas responsables. Si personne n'est responsable il serait surprenant que les choses aillent très longtemps très bien. Aussi, dans les prochaines semaines, faudra-t-il en venir à cette réorganisation complète avant que les choses aillent trop mal.

Enfin, M. de Menditte a fait un exposé — il me permettra de dire que je l'ai trouvé très intéressant — sur le tourisme. M. le rapporteur de la commission des finances, de son côté, avait posé ces deux problèmes — que M. de Menditte a développés: l'allongement des prêts à l'industrie hôtelière et l'assimilation des activités touristiques, hôtelleries, restaurants, aussi bien qu'agences de voyages aux industries exportatrices. Sur l'allongement des prêts, j'ai demandé au Crédit hôtelier de bien vouloir modifier sa position actuelle, qui est de faire des prêts aussi réduits que possible à la fois en volume et dans le temps et de bien vouloir au contraire prévoir un allongement sérieux de la durée des prêts, ce qui est indispensable pour que l'appui accordé par le Crédit hôtelier à l'industrie hôtelière ait sa pleine efficacité.

En ce qui concerne l'assimilation des industries touristiques aux industries exportatrices, de sérieuses difficultés sont apparues en raison des problèmes posés par le contrôle. Mais pas plus tard qu'hier une réunion s'est tenue au ministère des finances et nous sommes en ce moment sur la voie de premières mesures qui seront assorties de contrôles suffisants pour permettre d'entrer enfin dans la phase des réalisations. Là aussi, c'est le premier pas qui coûte le plus et qui est le plus difficile à faire.

Je suis heureux d'annoncer à la Haute Assemblée que, sous ce rapport, non seulement nous ne sommes plus dans une impasse, mais nous sommes au début d'une route qui s'annonce parcourable et carrossable. C'est la raison pour laquelle j'indique à M. de Menditte, au passage, que le blocage du chapitre 34-61 ne me paraît pas une très bonne formule pour la simple raison qu'elle implique l'arrêt du fonctionnement de la direction générale du tourisme.

M. de Menditte. Alors, là, monsieur le ministre, je peux vous adresser à la commission des finances, car c'est elle qui a trouvé cette arme.

M. le ministre. Alors, je m'adresse à M. le rapporteur de la commission des finances pour lui dire que je ne crois pas que ce soit une bonne formule, car je vous affirme qu'après des mois de travail, nous sommes maintenant sur le point d'aboutir à des premiers résultats.

Je répète que, même si l'on faisait abstraction de cette considération qui me paraît pourtant décisive — ce n'est pas M. le directeur général du tourisme, qui est ici un personnage muet, qui me contredira (*Rires.*), non seulement parce qu'il est muet, mais parce qu'il est d'accord, j'en suis sûr, quant à ce que je viens de dire — ce n'est pas au moment où, avec les services financiers, nous ouvrons une brèche dans ce qui, jusqu'à présent, a été une muraille infranchissable, qu'il serait opportun de prendre une mesure de ce genre qui aurait l'air d'être une mesure de méfiance à l'égard d'hommes qui, précisément, pour la première fois, apportent autre chose que des espoirs.

M. Pellenc, *rapporteur général.* Une fois n'est pas coutume.

M. le ministre. Je vous remercie, monsieur le rapporteur général.

Je voudrais terminer cet exposé sur une note d'optimisme, car nous n'avons pas que des raisons de nous frapper la poitrine. Vous avez pu constater que, pour ma part, je ne m'en prive pas quand je considère que les résultats obtenus ne sont pas pleinement satisfaisants.

Je viens de recevoir les statistiques concernant le tourisme. Les plus récentes concernent la comparaison entre le premier trimestre 1954 et le premier trimestre 1953. Elles présentent une amélioration très sensible. Les renseignements officieux que je possède m'apprennent que l'on a fait plus dans les neuf premiers mois de 1954 que dans les douze mois de 1953.

Je vous donne les recettes et les dépenses en millions de dollars, c'est la monnaie de compte pour ces statistiques. Premier semestre 1953: recettes, 52 millions de dollars; dépenses, 57 millions de dollars; déficit, 5 millions de dollars. Premier semestre 1954: recettes, 72 millions de dollars; dépenses, 44 millions de dollars; excédent de recettes de 28 millions de dollars.

Nous ne pouvons tous que nous réjouir de ce redressement qui s'est manifesté davantage encore au cours des mois suivants. Mais je voudrais indiquer, pour terminer, à la Haute Assemblée les principales lignes de la politique à suivre en matière de tourisme: tout d'abord, coordonner et resserrer les liens entre les services officiels du tourisme et les grandes compagnies de transport de différentes natures. Ceci est essentiel. Ensuite, venir en aide aux industries touristiques, comme je l'ai dit, par l'assimilation aux industries exportatrices. Venir en aide à l'équipement touristique en pensant à l'équipement collectif qui est trop souvent oublié. Développer la propagande intérieure et extérieure; à cet égard les 12 p. 100 d'accroissement de crédits que nous avons obtenus ne sont pas suffisants, mais ils existent; il s'agit de les exploiter et de les utiliser au mieux. Enfin, reviser l'organisation régionale actuelle, afin de mieux aider les différents comités départementaux dans le cadre de la région et de donner plus d'efficacité et de représentativité aux organismes de tourisme à l'échelon régional.

Voilà, mesdames, messieurs, l'essentiel de ce que je voulais vous dire. J'ai été trop long; je vous prie de m'en excuser et de ne voir là que le souci de répondre à toutes les questions qui m'ont été posées, avec un intérêt, je vous l'avoue, passionné, pour ne pas dire passionnel, pour tous ces problèmes qui nous préoccupent. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1er:

« Art. 1er. — I. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses ordinaires du budget des travaux publics, des transports et du tourisme, pour l'exercice 1955, des crédits s'élevant à la somme de 229.271.211.000 francs.

« Ces crédits s'appliquent:

« A concurrence de 59.683.566.000 francs, au titre III: « Moyens des services »;

« Et à concurrence de 169.587.645.000 francs, au titre IV: « Interventions publiques »,

conformément à la répartition, par service et par chapitre, figurant à l'état A annexé à la présente loi.

« II. — Les crédits ouverts au chapitre 34-61 « Direction générale du tourisme. — Matériel et remboursement de frais » sont provisoirement bloqués; ils ne pourront être débloqués, par décret, qu'après intervention d'un texte assimilant les industries touristiques aux industries exportatrices en ce qui concerne le remboursement des charges sociales et fiscales. »

L'article 1er est réservé jusqu'au vote des chapitres figurant à l'état A annexé.

Je donne lecture de cet état :

Travaux publics, transports et tourisme.

I. — TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

TITRE III. — MOYENS DES SERVICES

1re partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité.

« Chap. 31-01. — Administration centrale. — Rémunérations principales, 302.355.000 francs. »

La parole est à M. Bertaud.

M. Jean Bertaud. Je me permettrai de demander à M. le ministre quelles sont ses intentions à l'égard des secrétaires d'administration des travaux publics, des transports et du tourisme quant à l'application des dispositions de l'article 2 de la loi n° 51-16 créant un corps d'attachés d'administration.

Les secrétaires d'administration sont des fonctionnaires recrutés par concours et dont la compétence devrait mériter une situation autre que celle qui paraît devoir leur être faite. Les règles d'avancement auxquelles ils sont soumis risquent fort de les bloquer à des échelons les défavorisant par rapport à d'autres catégories de leurs collègues, si l'on ne prend des dispositions pour leur assurer des compensations méritées.

Une possibilité de sortir d'une impasse leur est cependant accordée par le vote de la loi créant un corps d'attachés d'administration centrale. Mais le projet de décret dont dépend l'application de ce texte présente, paraît-il, des dispositions telles qu'il rendrait pratiquement impossible l'accès des secrétaires d'administration au nouveau corps des attachés. D'où un certain malaise dont je me permets de me faire l'écho, mais que sans doute les déclarations de M. le ministre viendront rapidement dissiper.

Les secrétaires d'administration du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme demandent, en définitive, que le statut qu'ils attendent prévoie l'accession directe au grade d'attachés des secrétaires d'administration qui remplissent effectivement les fonctions qui leur sont statutairement dévolues.

Il est à remarquer, ceci pour apaiser les inquiétudes du ministre des finances, que les incidences budgétaires, tout au moins dans l'immédiat, sont nulles, puisque la création de ce corps est prévue depuis 1951. Il ne semblerait pas, enfin, qu'une opposition soit manifestée à ces desiderata tant par les chefs hiérarchiques des intéressés que par leurs collègues des filières voisines.

Sans doute, M. le ministre est-il d'accord également sur le principe et se propose-t-il d'obtenir de ses collègues des finances et de la fonction publique qu'ils acceptent de donner satisfaction à ces fonctionnaires qui, conscients de leurs devoirs, sont d'excellents serviteurs de l'intérêt général. C'est ce que nous voudrions qu'à l'occasion de la discussion de ce chapitre, il veuille bien confirmer.

M. le président. La parole est à M. Coudé du Foresto.

M. Coudé du Foresto. Monsieur le ministre, j'aurais pu aussi bien accrocher mon intervention sur le chapitre traitant des subventions d'équilibre pour la R. A. T. P. ou la S. N. C. F. J'ai déjà effleuré la question que je voudrais évoquer quand nous avons discuté le budget de l'aviation civile. J'ai, à ce moment-là, ainsi que mon collègue M. Julien Brunhes, apporté une solution assez agréable, je crois, à vos services, en ce qui concerne l'intégration d'un certain nombre d'ingénieurs.

J'évoquerai ce soir la classification de ces ingénieurs par écoles au moment de leur recrutement par la R. A. T. P. ou par la S. N. C. F. En parlant de cette question à propos du chapitre 31-01, j'évite deux interventions sur deux autres chapitres et je fais ainsi gagner du temps à l'assemblée.

J'ai sous les yeux une circulaire de la R. A. T. P. — la situation est identique pour la S. N. C. F. — en date du 26 novembre qui définit le classement des différentes écoles pour le recrutement. Bien entendu, je ne veux pas opposer les écoles les unes aux autres. Je n'entends pas non plus me livrer à des effets faciles. Mais vous me permettrez tout de même, monsieur le ministre, de vous dire que, si l'on peut faire un rapprochement entre la circulation souterraine du métro et l'école nationale supérieure des mines de Saint-Etienne, on ne voit pas très bien, *a priori*, comment peut intervenir l'école nationale supérieure de l'aéronautique pour des transports qui sont, soit très terre-à-terre comme ceux effectués par les autobus, soit souterrains comme ceux qu'effectue le métro. Mais, trêve d'humour, je pense que ce classement a été établi en tenant compte de la culture générale donnée par ces écoles à leurs élèves. Dans la seconde des quatre catégories figurent un certain nombre d'écoles qui dispensent une culture générale aussi poussée que celles figurant dans la première catégorie et, en plus, spécialisent leurs élèves dans les questions qui intéressent la R. A. T. P. ou la S. N. C. F. Vous me permettrez de penser, bien entendu, à l'école supérieure d'électricité pour des raisons qui sont évidentes, mais je ne parlerai pas seulement de celle-là, car il y en a d'autres.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, au moment où vous parlez d'une réorganisation de la R. A. T. P. — et où vous envisagez également peut-être certaines modifications concernant la S. N. C. F. — d'examiner ce classement qui me paraît parfaitement illogique et de tenter de remédier à un état de choses qui conduit à ce que les jeunes gens qui sortent de l'école supérieure d'électricité ne veulent plus entrer ni à la S. N. C. F., ni à la R. A. T. P. Comme il s'agit, pour cette école comme pour d'autres, d'établissements qui ont la classe internationale, vous vous privez ainsi d'un recrutement qui sert soit à l'industrie privée, soit même à l'étranger.

Je vous demande de bien vouloir examiner cette question, car je vous assure qu'il y a là, comme pour l'aviation civile, un problème urgent à résoudre.

M. le ministre. Ce sera fait !

M. le président. La parole est à M. Léo Hamon.

M. Léo Hamon. Je reviens sur l'excellent propos de mon voisin et ami, M. Bertaud, relatif aux secrétaires d'administration. Je ne reprendrai pas ici ce qu'il a fort bien expliqué; mais, s'il m'est permis, malgré l'heure, d'ajouter quelques arguments aux siens, je dirai qu'il y a, pour accroître les difficultés des secrétaires d'administration, un véritable déclassement des administrations centrales, reconnu par le rapport Detton, vis-à-vis des services extérieurs, des agents techniques, qui fait que les secrétaires d'administration ont aujourd'hui des indices bien moins avantageux que ceux de leurs prédécesseurs, rédacteurs ou sous-chefs de bureau.

Il y a donc urgence à remédier à cette situation, urgence d'autant plus grande que, comme le rappelait M. Bertaud, le trop grand nombre de secrétaires d'administration et l'insuffisante mise en œuvre de la réforme de la fonction publique font qu'en fait les administrateurs remplissent des fonctions qui ne sont pas celles que leur avait assignées l'ordonnance de 1945 et que, dès lors, les secrétaires d'administration remplissent eux aussi trop souvent des fonctions inférieures à celles prévues pour eux, ce qui constitue un véritable gaspillage de compétence. C'est précisément pourquoi est intervenu, après une longue discussion dans cette enceinte, mes collègues s'en souviennent certainement, l'article 2 de la loi du 3 février 1953.

Le Gouvernement avait conçu un dessein d'ensemble et le Parlement, non sans réflexion, l'avait suivi. Pourquoi faut-il, monsieur le ministre, que les ministres n'aient pas suivi la décision de principe du Gouvernement et du Parlement ? C'est sur décret pris sur proposition des ministres que doivent intervenir les intégrations dans le cadre des attachés d'administration. Nous avons remarqué avec intérêt qu'une semblable mesure est intervenue pour la marine marchande. Nous souhaiterions savoir qu'elle intervient aussi dans votre département ministériel.

J'entends bien que, d'après la loi de 1953, vous êtes soumis au redoutable veto de M. le ministre des finances. Mais, monsieur le ministre, nous souvenant que vous avez eu, en un temps très lointain, quelques traits communs avec l'administration des finances (*Sourires*), nous pensons que vous pourrez rappeler à M. le ministre des finances qu'il a lui-même décidé d'instituer, sans tarder davantage, si j'en juge par les débats de l'Assemblée nationale du 19 novembre 1953, un cadre des attachés d'administration et tirer de cet encouragement toute la force persuasive nécessaire pour lui faire entendre que ce qui est bon pour la rue de Rivoli l'est aussi pour le boulevard Saint-Germain.

C'est pourquoi j'insiste instamment auprès de vous pour que vous vouliez bien nous donner l'assurance que les secrétaires d'administration qui remplissent effectivement leurs fonctions, qui ont accédé à ces fonctions par des concours extrêmement difficiles — au dernier concours il y avait 589 candidats pour 50 places — que les secrétaires d'administration, dis-je, qui ont satisfait à cette sélection puissent, sans nouveau concours, être intégrés dans ce cadre des attachés que le Parlement a décidé de créer.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Monsieur le président, après avoir indiqué à M. Coudé du Foresto que je vais, en effet, mettre à l'étude la question importante qu'il m'a posée, car elle ne vise qu'à éviter un gaspillage, un éparpillement des compétences, nous trouvons ici un problème un peu semblable, celui des secrétaires et des attachés d'administration.

J'indique à M. Bertaud et à M. Léo Hamon que je suis moi-même très préoccupé par cette question et qu'ils peuvent être certains, l'un et l'autre, que je vais m'employer de mon mieux à utiliser pour la résoudre, non seulement les arguments que j'avais déjà pu réunir, mais ceux qu'ils ont bien voulu me fournir et qui m'ont paru à moi-même « percutant ».

M. le président. Par voie d'amendement (n° 9), MM. Namy, Dutoit et les membres du groupe communiste proposent de réduire le crédit du chapitre 31-01 de 1.000 francs.

La parole est à M. Primet pour soutenir l'amendement.

M. Primet. Je n'ajouterai pas d'arguments « percutants » à ceux qui ont été apportés par nos collègues MM. Hamon et Bertaud.

Mon amendement avait essentiellement pour but d'évoquer la question des secrétaires d'administration, et notamment les conditions d'application de l'article 2 de la loi n° 53-46 créant le corps d'attachés d'administration. Nous redoutons et nous regrettons que les personnels de votre administration ne soient défavorisés par rapport à leurs collègues de certaines autres administrations.

Nous pensons que M. le ministre des travaux publics saura se faire assez pressant, nanti des arguments qu'il a recueillis au Conseil de la République, pour que ses collègues des finances et de la fonction publique l'aident dans la publication d'un texte réglementaire sur ce problème particulièrement douloureux.

M. le président. Monsieur Primet, maintenez-vous l'amendement ?

M. Primet. Je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est retiré.

Par voie d'amendement (n° 16) M. Dutoit et les membres du groupe communiste proposent de réduire le crédit du chapitre 31-01 de 1.000 francs.

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Monsieur le ministre, je voudrais attirer votre attention sur une question qui vous a été également posée à l'Assemblée nationale, et pour laquelle je n'ai pas trouvé trace de réponse au *Journal officiel*. Il s'agit de la circulaire n° 62 du 6 mai 1954 qui a décidé de supprimer la presque totalité des postes de distribution d'essence implantés en bordure des routes nationales, alors que les stations-services situées sur des terrains privés continuent à se monter plus nombreuses que jamais, sans rapport d'ailleurs avec les besoins à satisfaire.

On a justifié cette mesure par les nécessités de la circulation et de l'intérêt général qu'on n'a d'ailleurs pas manqué de mettre en avant pour faire passer la décision. En fait, elle consiste à accorder le monopole de la vente de l'essence à quelques sociétés pétrolières internationales qui, par un hasard curieux, construisent fébrilement depuis ces dernières années des centaines de stations sur des terrains privés. Mais, monsieur le ministre, cette circulaire, vous le savez très bien, va toucher des milliers et des milliers de distributeurs. Elle leur enlèvera leur gagne-pain en supprimant leurs pompes en même temps qu'elle les ruinera complètement en faisant tomber brusquement la valeur de leur fonds de commerce à zéro. Je voulais vous poser à nouveau cette question, parce qu'elle est restée sans réponse dans les débats de l'Assemblée nationale.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Monsieur le président, j'indique à M. Dutoit et à la Haute Assemblée que ce problème est en effet très sérieux. A vrai dire, la circulaire n'avait pas du tout été prise afin de transférer la fonction des petits exploitants distributeurs à des puissantes sociétés, françaises ou non, mais il faut bien indiquer que, dans les faits, on aboutissait à des conséquences de ce genre.

C'est la raison pour laquelle, après avoir indiqué à l'Assemblée nationale que je m'occupais de cette question, j'ai signé, il y a maintenant quatre ou cinq jours, une nouvelle circulaire qui efface la plupart de ces conséquences dangereuses. Cette circulaire a été d'ailleurs établie après de nombreux colloques avec les représentants des syndicats des petits distributeurs d'essence.

Je conserve le contact avec eux, afin de suivre l'application de la nouvelle circulaire. Il va de soi que, s'il subsistait encore des inconvénients, je ne manquerais pas, n'ayant pas d'amour-propre d'auteur en la matière, de faire intervenir, s'il le fallait, un troisième texte.

M. le président. La parole est à M. Pinton pour répondre à M. le ministre.

M. Pinton. Je vais expliquer mon vote sur l'amendement au cas où celui-ci serait maintenu, ou avant qu'il soit retiré. (*Rires.*)

M. Dutoit. J'ai l'intention de le maintenir, ne serait-ce que pour vous permettre d'expliquer votre vote!

M. Pinton. Je me permets d'insister, monsieur le ministre, sur la circulaire dont vous avez très heureusement annoncé la venue.

Il est incontestable que quelles que soient les justifications qui pouvaient être données nous aboutissions à la sanction en quelque sorte officielle d'une opération que je considère comme extrêmement fâcheuse. Evidemment, les distributeurs, qui sont en général des artisans qui ont monté leur commerce le long des routes et que les puissantes compagnies pétrolières ont été très heureuses d'utiliser, n'ont pas toujours été installés dans des conditions tout à fait conformes aux nécessités de la circulation. Depuis lors les compagnies se sont lancées dans une concurrence publicitaire qui a eu peut-être pour effet d'égayer certaines routes, mais dont je suis convaincu que le but essentiel, à l'origine, était d'éviter de payer des impôts en engageant des dépenses qui, pratiquement, frustraient l'Etat de sommes qui devaient lui revenir.

Si aujourd'hui vous aviez en quelque sorte sanctionné cette opération vous auriez supprimé cette concurrence que les compagnies pouvaient avoir à redouter, j'ignore d'ailleurs dans quelle mesure. Je suis convaincu que si elles avaient employé le quart des sommes qu'elles ont affectées à des organismes, dont quelques-uns sont somptuaires, à moderniser ces petites installations au moyen de prêts ou sous toute autre forme, elles auraient consommé moins d'argent et l'Etat aurait probablement encaissé quelques dizaines ou quelques centaines de millions d'impôts supplémentaires.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, en vous félicitant de la circulaire que vous nous annoncez, je me permets d'insister pour qu'elle soit aussi précise et aussi catégorique que possible.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Monsieur le président, je n'ai pas eu l'esprit assez prompt pour demander à M. Dutoit, sous le bénéfice de cette nouvelle circulaire qui est parvenue dans les départements au moment où nous en discutons, de retirer son amendement avant l'explication de vote de M. Pinton. Mais, après cette explication, je me permets de lui demander de retirer son amendement.

M. Coudé du Foresto. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Coudé du Foresto.

M. Coudé du Foresto. Je veux poser une question à M. le ministre. Je suis tout disposé à me réjouir de la nouvelle circulaire, mais je voudrais bien savoir ce qu'elle contient. (*Sourires.*)

M. Primet. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Primet.

M. Primet. Je voudrais aussi, à cette occasion, signaler l'anarchie qui règne dans l'implantation des postes par les grosses sociétés. Je crois que le Gouvernement pourrait y mettre le holà. J'ai vu l'installation, sur une distance de 800 mètres, de trois postes de la même chaîne B. P. Or, dans d'autres régions, ils pourraient être installés beaucoup plus utilement à de plus grandes distances des villes.

Nous ne devons pas oublier d'autre part que ces sociétés, pour monter des stations-service, utilisent des fonds qui étaient destinés à la modernisation du raffinage des pétroles en France.

M. le rapporteur général. C'est exact; ces fonds se montaient à 16 milliards.

M. Primet. Avec ces fonds publics, elles concurrencent les petits artisans distributeurs. Il est grand temps que cette circulaire mette fin à ce scandale.

M. le président. Monsieur Dutoit, l'amendement est-il maintenu ?

M. Dutoit. Je n'ai aucun intérêt à maintenir cet amendement, à condition, naturellement, que M. le ministre nous affirme que les petits détaillants vont obtenir satisfaction.

M. le ministre. C'est entendu.

M. le président. L'amendement est retiré.

M. Coudé du Foresto. Il n'a toujours pas été répondu à ma question.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je voulais éviter, je ne le cache pas, d'entrer dans des détails qui pouvaient devenir fastidieux car je pourrais vous lire cette circulaire qui comporte sept pages. C'est uniquement, dis-je, sur des détails qu'une pareille réglementation est nocive ou qu'elle ne l'est pas. Je vais simplement vous indiquer deux idées principales. En premier lieu, il sera possible maintenant à un très grand nombre de petits distributeurs qui devaient, à partir d'une certaine date, cesser leur exploitation, de la poursuivre, ce qui est l'essentiel. En second lieu, de nombreux autres petits distributeurs qui devaient cesser tout de suite leur exploitation parce que leurs appareils se trouvaient trop près de la route vont pouvoir bénéficier d'une dérogation qui leur permettra de ne pas être inquiétés.

M. Pinton. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Pinton.

M. Pinton. Je m'excuse d'apporter une observation supplémentaire. M. Primet a affirmé, avec quelque raison, à mon avis, que les sommes dépensées par les grandes sociétés pour monter ces postes étaient en réalité destinées à un objet bien déterminé, à savoir le développement de l'industrie du raffinage. Si cela est vrai, l'argent n'est pas utilisé à ces fins, et je pense qu'il y aurait peut-être lieu que vous interveniez, monsieur le ministre, pour obtenir qu'une partie au moins de ces sommes qui ne sont pas, semble-t-il, la propriété des sociétés, soient, sous forme de prêt ou même de subvention, mises à la disposition des petits artisans pour leur permettre de moderniser leur installation.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. J'indique à M. Pinton que, dans ce cas, je vais faire ce qui est en mon pouvoir, c'est-à-dire signaler la question au ministre de l'industrie et du commerce.

M. Pinton. Je vous remercie.

M. Primet. Les fonds sont détournés de leur objet pour la raison essentielle sans doute qu'on a modernisé suffisamment les installations de raffinage des sociétés pétrolières.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 31-01 ?...

Je le mets aux voix avec le chiffre de la commission.

(*Le chapitre* 31-01 *est adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-02. — Administration centrale. — Indemnités et allocations diverses, 38.259.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-11. — Ponts et chaussées. — Rémunérations principales, 3.719.775.000 francs. »

La parole est à M. Boudinot.

M. Boudinot. Je voudrais évoquer la question du personnel supérieur de l'administration des ponts et chaussées en Guyane.

Vous savez que, depuis 1950, on éprouve des difficultés à recruter un ingénieur en chef capable d'assurer la direction de ce service à la satisfaction de tout le monde. C'est ainsi qu'on a dû recourir à des contractuels qui, très souvent, n'ont pas donné satisfaction puisque leur contrat n'a pas été renouvelé.

Cette situation est assez inquiétante, car le service des ponts et chaussées en Guyane est très chargé. L'ingénieur en chef qui dirige le service assure en outre le contrôle de tous les travaux concernant les collectivités locales.

Naturellement, la question de rémunération gêne le recrutement. C'est précisément parce que nous abordons l'examen du chapitre 31-11 que j'en parle. Je sais qu'il ne dépend pas de vous, monsieur le ministre, de modifier le traitement des fonctionnaires de votre ministère servant dans les départements d'outre-mer. Fort heureusement, nous avons appris, ces temps derniers, qu'un comité interministériel de coordination a été créé justement pour étudier tous les problèmes d'outre-mer et je compte sur vous, à la suite de mon observation, pour que vous fassiez activer l'examen par vos services de la question de la rémunération de ces fonctionnaires.

M. le président. Par voie d'amendement (n° 23), M. Vanrullen et les membres du groupe socialiste proposent de réduire le crédit du chapitre 31-11 de 1.000 francs.

La parole est à M. Vanrullen.

M. Vanrullen. Cet amendement devait être présenté par mon collègue et ami M. Méric, qui est intervenu lors de la discussion du budget de l'aviation civile.

On a inscrit un crédit de 31 millions à la section I des travaux publics correspondant aux crédits de la section II de l'aviation civile. Cinquante emplois sont créés à la section de l'aviation civile, chapitre 31-11, bases aériennes, afin d'assurer les besoins militaires. Ces emplois sont créés par transfert de la section I, des travaux publics sur la section II de l'aviation civile. Or, il s'agit, en l'occurrence, des besoins militaires normaux, de l'entretien de bases aériennes.

Il est inadmissible que la défense nationale ne participe pas aux créations envisagées, d'autant plus que la situation des personnels de la section I, travaux publics, service des routes et voies navigables ne permet pas une telle ponction et nous pensons que les crédits ainsi détournés seraient plus utiles en vue d'obtenir une amélioration de la situation du personnel des travaux publics eux-mêmes.

En bref, ce sont les chapitres concernant le personnel routier qui font les frais de l'opération, alors que la direction des routes n'a pas le personnel nécessaire pour appliquer une politique de la circulation et de la sécurité routière que nous souhaitons tous et qui serait absolument indispensable tant dans l'intérêt des usagers que dans l'intérêt du public.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je suis en mesure d'apaiser les craintes de M. Méric et de M. Vanrullen. En réalité, il ne s'agit pas d'une ponction; c'est simplement la régularisation d'un état de choses qui existait depuis de nombreuses années, car les cinquante ingénieurs et agents des travaux publics visés par cet amendement qui sont, en effet, transférés du budget des travaux publics au budget de l'aviation civile sont, en fait, des ingénieurs et des agents qui, depuis de nombreuses années, sont détachés pour la construction de bases. Les bases sont maintenant construites. Il s'agit de faire en sorte — c'est tout à fait logique — que les mêmes agents qui ont construit les bases les entretiennent et en surveillent le développement.

C'est une pure opération de comptabilité administrative qui fait que l'on voit apparaître 50 ingénieurs de moins au ministère des travaux publics et 50 ingénieurs de plus à l'aviation civile, sans qu'un virement quelconque soit réalisé, et par conséquent sans que les effectifs réels du ministère des travaux publics soient touchés, sans que la capacité administrative du ministère des travaux publics soit diminuée en quoi que ce soit. Je pense que sous le bénéfice de ces observations, M. le sénateur voudra bien retirer son amendement.

M. Maurice Walker. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Walker.

M. Maurice Walker. Je me permettrai de faire une observation et de dire à M. le ministre qu'il a tout à fait raison. L'explication qu'il a donnée est exacte. Cependant, dans le cadre de votre explication, monsieur le ministre, vous ne me ferez pas croire qu'il faut autant d'hommes pour surveiller les bases que pour les construire. En réalité, vous devriez pouvoir dégager du personnel et donner ainsi satisfaction à notre collègue M. Vanrullen.

M. le ministre. Nous verrons, si l'on veut bien, à l'expérience. En effet, je pense qu'il peut y avoir des dégagements à faire, mais à ce moment-là on pourra faire un reversement, ce qui sera assez facile.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Vanrullen. Je n'ai pas entendu la réponse de M. le ministre. S'agit-il de travaux effectués pour le compte de la défense nationale ou pour le compte de l'aviation civile ?

M. le ministre. La direction des bases fait des travaux pour le compte de la défense nationale et celle-ci les paye. Il s'agit d'un entretien qui est assuré par le secrétariat général de l'aviation civile et commerciale (S. G. A. C. C.).

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Albert Lamarque, *rapporteur de la commission des finances.* L'article du budget indique parfaitement qu'il s'agit d'un transfert du personnel sur le budget de l'aviation civile pour des besoins militaires. Par conséquent le libellé est très clair. La commission des finances n'a pas fait d'objection à la réduction indicative d'un million qui a été faite sur ce chapitre par l'Assemblée nationale.

C'est dire, par conséquent, que la commission des finances ne fait pas d'objection non plus à l'amendement de M. Vanrullen.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Je voudrais indiquer à M. Vanrullen que l'on est en train de soulever un problème là où il n'y en a pas.

Je complète mes explications: la défense nationale paye à la fois la création et l'entretien de ces bases; elle les paye, par conséquent, et ce sont les crédits de la défense nationale qui entrent en comptabilité administrative. Pour le personnel, on aurait pu ne rien faire du tout, il n'y aurait pas eu d'histoire et aucun amendement; il n'y aurait pas eu de crédit, mais pour une raison de bon ordre nous avons tenu en 1950 à ce que l'effectif des travaux publics passe plus clairement à l'aviation civile.

Bien entendu M. Vanrullen et M. Walker ont raison. Bien sûr, nous espérons l'obtenir c'est toujours une excellente chose mais à l'heure actuelle il s'agit purement d'un virement de comptabilité de personnel en ce qui concerne les crédits de défense nationale. Je demande à M. Vanrullen de trouver le fil de mes explications et je lui demande sous le bénéfice de ces explications complémentaires de bien vouloir retirer son amendement.

M. le président. Monsieur Vanrullen, maintenez-vous votre amendement ?

M. Vanrullen. Sous le bénéfice de ces observations, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 31-11 ?

Il est adopté.

M. Pinton. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Pinton.

M. Pinton. Monsieur le président je demande si le Conseil ne pourrait pas renvoyer sa séance à demain. Nous aurions bien pu siéger une heure ou deux s'il avait été possible d'envisager la fin de la discussion.

Si cela n'est pas possible il n'y a pas de raison pour continuer à siéger.

Voix nombreuses. Renvoi à demain!

M. le président. Mes chers collègues, il reste 53 amendements et demandes de parole. Il ne s'agit pas de finir cette nuit, mais de faire en sorte que l'on puisse terminer demain soir, en fin d'après-midi. C'est pourquoi, l'avis a été exprimé par certains que nous puissions continuer pendant une heure ou une heure et demie, ce qui nous permettrait d'avancer nos travaux et de terminer effectivement demain en fin d'après-midi.

Voix nombreuses. Renvoi à demain matin!

M. le président. Il est impossible de tenir une séance demain matin en raison de la visite du bureau de l'Assemblée à M. le président de la République.

Plusieurs sénateurs. Quinze heures!

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission accepte quinze heures, ainsi qu'il lui est proposé.

M. le président. Je mets aux voix la proposition de la commission, à savoir le renvoi de la discussion à demain quinze heures.

(*Cette proposition est acceptée.*)

M. le président. En conséquence la suite de l'ordre du jour est renvoyé à demain, à quinze heures.

— 15 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Roger Carcassonne une proposition de loi tendant à ouvrir un nouveau délai pour le rachat des cotisations d'assurance-vieillesse par les cadres ou leurs conjoints survivants.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 8, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission du travail et de la sécurité sociale. (*Assentiment.*)

— 16 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de notre prochaine séance publique, fixée à demain, mardi 19 janvier à quinze heures:

Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à refuser l'homologation des articles 23 et 24 de la décision votée par l'Assemblée algérienne au cours de sa session ordinaire de mai-juin 1952, tendant à modifier et à compléter la décision n° 49-045 instituant un régime d'assurances sociales non agricoles, et à modifier lesdits articles. (N°s 695 et 770, année 1954. — M. Enjalbert, rapporteur de la commission de l'intérieur [administration générale, départementale et communale, Algérie].)

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des tranports et du tourisme pour l'exercice 1955 (I. — Travaux publics, transports et tourisme). (N°s 743 et 753, année 1954. — M. Albert Lamarque, rapporteur de la commission des finances; et n° 763, année 1954, avis de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme. — M. Julien Brunhes, rapporteur.)

Discussion de la proposition de résolution de MM. Mamadou Dia, Le Gros, Fousson et des membres du groupe des indépendants d'outre-mer, tendant à inviter le Gouvernement à accorder les crédits nécessaires à la réalisation des travaux de protection de la ville de Rufisque. (N°s 550 et 749, année 1954. — M. Romani, rapporteur de la commission de la France d'outre-mer.)

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt-trois heures cinquante-cinq minutes.*)

Le Directeur du service de la sténographie du Conseil de la République,
CH. DE LA MORANDIÈRE.

Erratum

au compte rendu in extenso *de la séance du 22 décembre 1954.*

DÉPENSES DU MINISTÈRE DE LA SANTÉ PUBLIQUE ET DE LA POPULATION POUR 1955

Page 2382, 1re colonne, 4e ligne:

Au lieu de: « 72.898.026.000 francs »,

Lire: « 72.899.026.000 francs ».

Errata

au compte rendu in extenso *de la séance du 28 décembre 1954.*

DÉPENSES DE L'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE POUR 1955

Page 2490, 2e colonne, chapitre 45-61, dotation de ce chapitre:

Au lieu de: « 1.063.235.000 francs »,

Lire: « 1.063.236.000 francs ».

Page 2492, 1re colonne, 7e ligne:

Supprimer les mots: « adopté par l'Assemblée nationale ».

Groupes politiques.

M. Robert Brizard a été nommé président du groupe des républicains indépendants.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE LE 18 JANVIER 1955

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus:

« Art. 82. — *Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.* »

« Art. 83. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans le mois qui suit leur publication.

(Application de l'article 97 du règlement.)

Présidence du conseil.

Nos 1534 Marc Rucart; 5103 Michel Debré; 5164 Michel Debré.

Affaires étrangères.

Nos 3981 Albert Denvers; 4651 Michel Debré; 4706 André Armengaud; 5104 Michel Debré; 5571 Pierre de La Gontrie; 5608 Michel Debré.

Affaires marocaines et tunisiennes.

No 5110 Raymond Susset.

Agriculture.

Nos 5573 Michel de Pontbriand; 5584 Jean Doussot; 5609 Roger Menu.

Anciens combattants et victimes de la guerre.

No 5610 Auguste Pinton.

Défense nationale et force armée.

Nos 5014 Georges Pernot; 5389 Jean Coupigny; 5542 Philippe d'Argenlieu; 5564 Henri Barré.

Guerre.

No 5615 André Armengaud.

Education nationale.

Nos 4842 Marcel Delrieu; 5550 Emile Aubert; 5595 Fernand Verdeille.

Enseignement technique.

No 5372 Jacques Bordeneuve.

Finances, affaires économiques et plan.

Nos 899 Gabriel Tellier; 1351 Jean Bertaud; 1499 Maurice Walker; 1500 Maurice Walker; 1836 Jean Doussot; 2484 Maurice Pic; 2999 Paul Pauly; 3419 François Ruin; 3565 Charles Deutschmann; 3762 René Schwartz; 3822 Edgard Tailhades; 4009 Waldeck L'Huillier; 4029 Michel Debré; 4097 Auguste Pinton; 4108 Robert Aubé; 4136 Jacques Gadoin; 4137 Léon Motais de Narbonne; 4355 Yves Jaouen; 4494 Léon Motais de Narbonne; 4499 Lucien Tharradin; 4501 Lucien Tharradin; 4523 Jean Coupigny; 4545 Robert Liot; 4555 Gilbert-Jules; 4591 Bernard Chochoy; 4709 Pierre Romani; 4715 Yves Jaouen; 4790 Pierre Romani; 4975 Charles Naveau; 5063 Albert Denvers; 5125 Louis Courroy; 5140 Charles Naveau; 5157 Emile Claparède; 5185 Louis Ternynck; 5197 Raymond Bonnefous; 5212 Marcel Champeix; 5214 Luc Durand-Réville; 5351 Yvon Coudé du Foresto; 5358 Jacques Gadoin; 5422 André Boutemy; 5424 Louis Courroy; 5435 Michel de Pontbriand; 5472 Robert Brizard; 5473 Antoine Courrière; 5474 Etienne Le Sassier-Boisauné; 5475 Etienne Rabouin; 5480 Emile Vanrullen; 5483 Maurice Walker; 5484 Maurice Walker; 5520 Marie-Hélène Cardot; 5521 Bernard Chochoy; 5522 Henri Maupoil; 5533 Gaston Chazette; 5534 Jean de Geoffre; 5546 Albert Denvers; 5551 Jean Doussot; 5557 André Maroselli; 5558 Raymond Pinchard; 5566 René Schwartz; 5574 Marcel Molle; 5585 Georges Bernard; 5586 Martial Brousse; 5587 Martial Brousse; 5589 Martial Brousse; 5596 Emile Claparède; 5597 Charles Morel; 5598 Paul Piales; 5612 Charles Durand; 5613 Robert Liot; 5614 Charles Morel.

Finances et affaires économiques.

Nos 2633 Luc Durand-Réville; 2704 Pierre de Villoutreys; 4134 Marius Moutet; 4230 Marcel Lemaire; 4373 Yvon Coudé du Foresto; 4612 Charles Naveau; 5068 Jacques Boisrond; 5203 Emile Vanrullen; 5350 Max Monichon; 5380 Joseph Lasalarié; 5381 Robert Liot; 5382 Marcel Molle; 5485 Jacques de Menditte; 5547 Yves Estève; 5575 Robert Liot; 5576 Robert Liot; 5592 Yves Estève; 5599 Marcel Molle; 5606 Robert Liot.

Fonction publique.

No 3904 Jacques Debû-Bridel.

France d'outre-mer.

Nos 5390 Raymond Susset; 5525 Luc Durand-Réville.

Industrie et commerce.

Nos 5526 Emile Vanrullen; 5616 Michel Debré.

Intérieur.

Nos 5343 Paul Chevallier; 5395 André Méric; 5442 Jean Bertaud; 5443 Georges Marrane; 5447 François Schleiter; 5623 René Radius.

Justice.

Nos 5396 Jean Bertaud; 5601 Alexandre de Fraissinette.

Logement et reconstruction.

Nos 4069 Léon Jozeau-Marigné; 4673 Bernard Chochoy; 5282 Albert Denvers; 5406 Jacques Boisrond; 5409 Ernest Pezet; 5460 Jean Bertaud; 5479 Emile Vanrullen; 5492 Georges Maurice; 5529 Marie-Hélène Cardot; 5562 Georges Pernot; 5563 Gabriel Tellier; 5580 André Maroselli; 5625 Jean Bertaud.

Recherche scientifique.

N° 5617 Marcel Delrieu.

Travail et sécurité sociale.

N°s 5510 Robert Liot; 5607 Charles Naveau; 5624 René Radius.

Travaux publics, transports et tourisme.

N°s 5462 André Méric; 5540 François Schleiter; 5582 Jean Bertaud; 5604 Roger Menu; 5605 Raymond Susset; 5620 Jean-Louis Tinaud.

PRESIDENCE DU CONSEIL

5585. — 18 janvier 1955. — **M. Jacques Delalande** demande à **M. le président du conseil** les raisons pour lesquelles il a cru devoir limiter la distribution de lait dans les écoles aux enfants ayant atteint l'âge de six ans, alors que les plus jeunes enfants qui en ont davantage besoin s'en trouvent injustement privés; lui demande en outre les raisons pour lesquelles cette distribution est limitée aux enfants d'âge scolaire ayant atteint six ans au cours du premier trimestre scolaire; expose que dans une importante école maternelle de la ville de Laval, quinze enfants seulement ont droit légalement à cette distribution, alors que trente-trois enfants auront atteint l'âge de six ans, au cours du deuxième trimestre scolaire, et quarante-huit au troisième trimestre, sans pouvoir obtenir le verre de lait réservé à leurs camarades plus heureux. Il demande comment calmer les protestations entraînées par une application rigoureuse de ces dispositions réglementaires, et s'il est permis de diminuer la ration des privilégiés sans encourir de sanctions pénales, pour assurer une répartition moins importante, mais égale, à tous les enfants de six ans, durant les deux derniers trimestres de l'année.

FINANCES, AFFAIRES ECONOMIQUES ET PLAN

5686. — 18 janvier 1955. — **M. Robert Liot** demande à **M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan** si l'administration des contributions indirectes est fondée à réclamer la taxe sur les prestations de services (à 5,80 p. 100) à un artisan cordonnier se bornant à effectuer des réparations et qui n'exploite pas de magasin pour la vente de chaussures, en se basant sur le fait que cet artisan, considéré comme tel par le service des contributions directes, exploite également un magasin d'épicerie au détail géré par sa femme, commune en biens; au cas particulier, le bénéfice du commerce d'épicerie est supérieur au bénéfice artisanal et le service des contributions indirectes prétend que l'activité artisanale est une activité d'appoint; une telle solution apparaît particulièrement rigoureuse étant donné qu'il s'agit de deux professions essentiellement différentes (cordonnier artisan et épicier).

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

5687. — 18 janvier 1955. — **M. Florian Bruyas** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques:** 1° si les directives qu'il a données aux agents des contributions directes par sa note C. F. n° 113 du 21 octobre 1954 sont valables, uniquement dans les rapports de l'administration à l'égard des industriels et des commerçants ou si elles doivent être interprétées comme devant s'appliquer aussi bien aux rapports de l'administration avec les simples contribuables; 2° si l'administration des contributions directes, saisie avec motif à l'appui par un simple contribuable d'une demande en décharge d'imposition au titre de la contribution mobilière et de la taxe d'habitation, qu'il estime avoir été faite à tort, peut se contenter d'informer le contribuable que sa demande est rejetée, sans donner le motif du rejet, ce qui paraît être une infraction aux dispositions de l'article 1949, 3° du code général des impôts; 3° si les receveurs-percepteurs sont dispensés de terminer leur avis aux contribuables par une formule de politesse.

5683. — 18 janvier 1955. — **M. Florian Bruyas** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** que certains producteurs sont quelquefois amenés à acheter à des commerçants détaillants n'ayant pas la position de producteurs des biens nécessaires à leur exploitation; ces achats généralement peu importants ne peuvent en principe donner lieu à la déduction prévue par l'article 267 du code général des impôts, dès lors qu'il sont effectués auprès de non producteurs. Il lui demande si, dans ces conditions, il ne serait pas possible d'adopter une solution analogue à celle qui était admise avant l'entrée en vigueur de la loi du 10 avril 1954 portant réforme fiscale, pour la détermination de l'assiette de la taxe sur les prestations de services frappant les entrepreneurs de travaux immobiliers, et de considérer forfaitairement les biens achetés par des producteurs à des détaillants n'ayant pas la position de producteurs comme ayant supporté la taxe sur la valeur ajoutée sur 80 p. 100 de leur montant et ouvrant droit à déduction à due concurrence.

5689. — 18 janvier 1955. — **M. Marcel Molle** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** qu'une société qui perçoit des redevances d'une société brésilienne pour la concession de marques, avait l'habitude de porter dans sa comptabilité ces redevances lors de leur encaissement en France; qu'à la suite d'une vérification, ces redevances non encore encaissées ont été réintégrées en bénéfices et soumises à l'impôt; qu'une partie des redevances a été ainsi portée en comptabilité mais comme afférant à une période couverte par l'amnistie, elle n'ont pas donné lieu à imposition; que ces dernières redevances non encore encaissées se trouvent actuellement avoir une valeur inférieure en raison d'une baisse du taux de change; demande si la perte de change qui a minoré la valeur des sommes déposées au Brésil et non encore encaissées peut constituer une perte pour la société créancière et figurer comme telle au compte profits et pertes, par analogie avec ce qui se passerait pour le cas de stocks dissimulés réintégrés après amnistie; *quid* lorsque les sommes rentreront réellement en caisse si le taux du change est encore inférieur.

INTERIEUR

5690. — 18 janvier 1955. — **M. Antoine Vourc'h** demande à **M. le ministre de l'intérieur** si les retraités communaux et départementaux percevront automatiquement à l'échéance du 1er avril 1955 une augmentation de pension d'un chiffre égal à celui prévu pour les fonctionnaires de l'Etat.

JUSTICE

5691. — 18 janvier 1955. — **M. Pierre de Chevigny** demande à **M. le ministre de la justice** de lui préciser par tous moyens officiels à sa disposition, si l'obligation de garantie faite au copropriétaire vendeur doit primer, ou non, le droit de préemption accordé au fermier du fonds vendu. La réponse affirmative de la cour de cassation, en pareil cas, peut faire jurisprudence. Il n'est pas moins vrai que l'absence de texte en la matière entraîne des procès entre gens d'égale bonne foi, procès dont les conséquences sociales sont regrettables et dont la conclusion peut amener des actions devant le tribunal civil en nullité de la vente (enchères poussées, revision pour lésion) et même contre notaire en dommages et intérêts.

5692. — 18 janvier 1955. — **M. Georges Pernot** rappelle à **M. le ministre de la justice** les dispositions de l'article 125 du décret-loi du 29 juillet 1939 relatif à la famille et à la natalité françaises, concernant la répression des outrages aux bonnes mœurs, notamment par la voie de la presse et du livre, et demande: 1° comment ont été réglés la composition et le fonctionnement de la commission spéciale prévue par le deuxième alinéa dudit article; 2° quelles sont les associations reconnues d'utilité publique qui ont été agréées, en conformité du troisième alinéa du même article, par arrêté conjoint du garde des sceaux et du ministre de l'intérieur, à l'effet d'exercer, pour les infractions prévues par les articles 119 à 125 du décret-loi susvisé, les droits reconnus à la partie civile par les articles 63, 64, 66, 67, 68 et 182 du code d'instruction criminelle.

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

5693. — 18 janvier 1955. — **M. Claudius Delorme** expose à **M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme** qu'en raison de l'augmentation de la circulation et des conséquences qui en découlent pour l'entretien des chemins vicinaux ordinaires, beaucoup de communes rurales n'ont plus les ressources nécessaires pour assurer cette charge qui devient hors de proportion avec leurs ressources; et lui demande s'il n'envisage pas une refonte générale du classement et des moyens d'entretien des voies de communications, en particulier, de faire prendre en charge par le budget et les services des travaux publics, les chemins vicinaux qui assurent, avec le développement de la circulation, un service d'ordre général.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

AFFAIRES ETRANGERES

5512. — **M. Michel Debré** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** pour quelle raison des citoyens américains sont allés rendre visite au bey de Tunis pour discuter avec lui des mesures à prendre pour défendre les intérêts de leurs coreligionnaires, alors que seul le Gouvernement français est habilité à veiller au respect des droits et des libertés dans la Régence de Tunis. (*Question du 18 novembre 1954.*)

Réponse. — Lors du voyage qu'ils ont entrepris en Tunisie, au début de novembre, les personnalités dirigeantes de l'American Jewish Committee ont rendu une visite de courtoisie à Son Altesse le Bey. L'entretien s'est déroulé, conformément aux usages, en présence du ministre délégué à la Résidence générale qui a présenté lui-même au souverain ces personnalités américaines.

5513. — M. Michel Debré demande à **M. le ministre des affaires étrangères** si le Gouvernement n'estime pas que le récent article rédigé par un juge de la cour suprême des Etats-Unis et consacré au Maroc — où il avait passé quelques heures — justifierait une démarche auprès du Gouvernement américain, toutes relations mensongères de ce genre étant susceptibles de nuire gravement aux relations franco-américaines. (*Question du 18 novembre 1954.*)

Réponse. — Le service d'information de l'ambassade de France aux Etats-Unis a largement diffusé une mise au point détaillée réfutant les contre-vérités contenues dans l'article auquel se réfère l'honorable sénateur. Cette mise au point a permis à d'importants organes de la presse américaine et notamment au « New-York Hera'd Tribune » du 19 octobre de rétablir la vérité aux yeux de leurs lecteurs. D'autre part, ce document a été également remis à l'ambassade des Etats-Unis à Paris, en appelant son attention sur le caractère regrettable de l'article du juge à la cour suprême.

5514. — M. Luc Durand-Réville rappelle à **M. le ministre des affaires étrangères** l'intérêt que présente pour la France l'aménagement aux îles Kerguelen d'une escale, précieuse dans le sens Ouest-Est, pour la liaison aérienne Afrique du Sud-Australie; il rappelle en outre que, pour être rendue utilisable, cette escale comporte obligatoirement l'installation d'une station météorologique aux îles Crozet; il attire son attention sur le danger qu'il y aurait, dans ces conditions, à céder, à titre temporaire ou définitif, ou même partiellement, les îles Crozet à une nation étrangère, dont les sous-marins, pendant la dernière guerre, à partir d'une base de ravitaillement située aux Kerguelen, ont torpillé dans ces parages plus de 200.000 tonnes de bateaux alliés; et demande s'il peut lui donner l'assurance que rien n'est actuellement entrepris qui puisse compromettre, dans ces îles, l'exercice intégral de la souveraineté française. (*Question du 18 novembre 1954.*)

Réponse. — La souveraineté de la France sur les îles Crozet, découvertes le 24 janvier 1772 par les navigateurs français Marion du Fresne et Crozet, rattachées administrativement à Madagascar par décret du 21 novembre 1924, et occupées effectivement en janvier 1951 par une patrouille de l'aviso *Antarès*, est incontestable et, jusqu'à présent, incontestée. De même, nul ne conteste la souveraineté française sur les Kerguelen, où séjourne une très importante mission scientifique, ni sur Saint-Paul et Amsterdam, fréquentées régulièrement par les pêcheurs de la Réunion. L'installation d'une station météorologique aux Crozet, dont l'intérêt a été rappelé par l'honorable sénateur, a été prévue par le ministère de la France d'outre-mer et sera effectuée dans le cadre des travaux de l'Union internationale de géodésie et de géophysique; cette station aura, en effet, pour principal avantage de faciliter la liaison aérienne Afrique du Sud-Australie, en permettant de déceler les violentes perturbations atmosphériques qui se forment dans la région des Crozet et qui dérivent ensuite vers l'Est. Il est exact que des sous-marins allemands ont trouvé abri, lors de la dernière guerre, dans les fjords des îles Kerguelen, alors inoccupées. Mais il va sans dire que ni le ministère des affaires étrangères, ni le ministère de la France d'outre-mer n'ont jamais envisagé la cession éventuelle à l'Allemagne ou à toute autre puissance de l'archipel des Crozet.

AFFAIRES MAROCAINES ET TUNISIENNES

5521. — M. Antoine Colonna demande à **M. le ministre des affaires marocaines et tunisiennes,** étant donné qu'il y a un intérêt majeur à faire d'ores et déjà la pleine lumière sur les responsabilités qui seront à la base du dénouement de l'affaire tunisienne, et étant donné qu'à différentes reprises, dans des déclarations officielles, M. le président du conseil a affirmé qu'en décidant d'accorder sans délai l'autonomie interne de la Tunisie, il n'avait fait que tenir les promesses des précédents gouvernements: 1° quelles sont les promesses d'autonomie interne immédiate qui auraient été ainsi faites; 2° quels ont été les auteurs de ces promesses, s'il en existe, et dans quelles conditions l's auraient pu engager officiellement la République française. D'autre part, étant donné que le signataire de la présente question n'a eu connaissance, antérieurement à l'existence du Gouvernement actuel, que de déclarations officielles annonçant une autonomie interne tunisienne essentiellement réalisable par étapes, et strictement limitée dans des conditions telles que celles précisées par la lettre officielle du ministère des affaires étrangères en date du 15 décembre 1951, demande s'il peut indiquer si sa conception de l'autonomie interne tunisienne est différente de la conception de ses prédécesseurs, sur la même question. (*Question du 17 décembre 1954.*)

Réponse. — La promesse d'autonomie interne a été faite, pour la première fois, au nom du Gouvernement français, par M. Perillier, résident général de France à Tunis, dans le discours qu'il prononça le 13 juin 1950, lors de sa prise de fonction. Elle a été confirmée depuis lors, par les différents gouvernements qui se sont succédé au pouvoir (déclaration de M. Edgar Faure, président du conseil, à l'Assemblée nationale, le 22 janvier 1952; discours d'investiture de M. Laniel, président du conseil, du 26 juin 1953; déclarations de M. Robert Schuman, ministre des affaires étrangères, devant le Conseil de la République, le 20 décembre 1951, devant l'Assemblée nationale, le 19 juin 1952, devant l'assemblée générale des Nations unies, le 10 novembre 1952). Lors du débat qui a eu lieu devant l'Assemblée nationale les 26 et 27 août 1954, le Gouvernement a exposé les conditions dans lesquelles il avait décidé de reconnaître l'autonomie interne de la Tunisie, celle-ci ne devant toutefois devenir effective qu'après la signature de conventions franco-tunisiennes destinées à préciser les droits et obligations réciproques des deux pays, ainsi que les garanties reconnues à la France et aux Français résidant dans la Régence. Les déclarations faites, à ce sujet, par le Gouvernement, ont recueilli l'approbation d'une large majorité de l'Assemblée nationale.

AGRICULTURE

5593. — M. Jean Péridier demande à **M. le ministre de l'agriculture** si les gardes des fédérations des chasseurs assermentés et commissionnés au titre des eaux et forêts peuvent, de leur propre gré et sans y avoir été requis, pénétrer sur une propriété privée et y dresser, le cas échéant, des procès-verbaux même si le propriétaire en a fait opposition expresse et formelle par lettre recommandée avec accusé de réception au président de la fédération, conformément à la réponse écrite faite à M. Raymond Guesdon, député (*Journal officiel* du 21 mai 1951, débats parlementaires, Assemblée nationale, page 5637.) (*Question du 14 décembre 1954.*)

Réponse. — La doctrine constante de l'administration, en ce qui concerne l'opposition que peuvent formuler les propriétaires contre la constatation des délits de chasse par les gardes des fédérations commissionnés au titre des eaux et forêts (art. 22, de la loi du 3 mai 1844), est qu'il ne peut s'agir que des délits de chasse sur autrui. Cette opposition concerne donc en particulier les délits de chasse sur autrui commis dans les terrains attenant à une habitation et sur les terres non dépouillées de leurs fruits qui, sans opposition, seraient poursuivis d'office en application de l'article 26 de la loi du 3 mai 1844, tandis que dans les autres lieux la poursuite n'intervient que sur plainte du propriétaire ou du titulaire du droit de chasse. A remarquer que l'article 22 précité justifie le commissionnement des gardes par la nécessité pour le Gouvernement d'exercer la police de la chasse dans l'intérêt général. On ne peut donc admettre que ce pouvoir qui est d'ordre public soit mis en échec par une coalition de propriétaires s'opposant à la constatation de tous les délits de chasse de droit commun.

5625. — M. Robert Liot expose à **M. le ministre de l'agriculture** qu'une société de chasse, légalement constituée, est adjudicataire d'un lot de chasse en forêt domaniale, et lui demande si cette société peut espérer, en en faisant la demande, voir reconduire son bail de chasse, qui arrive à expiration, à la moyenne du prix des adjudications de lots semblables dans la même forêt. (*Question du 21 décembre 1954.*)

Réponse. — Conformément aux dispositions de la loi du 16 août 1929, la chasse dans les forêts domaniales est exploitée au profit de l'Etat soit par voie d'adjudication publique, soit par concessions de licences à prix d'argent. Toutefois, la loi du 13 août 1936 a prévu que des amodiations directes pourraient être consenties aux sociétés de chasse. Il est prématuré actuellement de préciser les lots qui seront susceptibles d'être réservés aux sociétés de chasse. En effet, des réserves de chasse vont être créées dans les forêts domaniales, ce qui va amener des modifications dans les lotissements. On ne peut donc indiquer à une société qu'elle pourra bénéficier d'une amodiation amiable pour le lot de chasse qu'elle détient actuellement.

ETATS ASSOCIES

5421. — M. Albert Denvers rappelle à **M. le ministre d'Etat chargé des relations avec les Etats associés** que les traitements indiciaires des instituteurs ont été fixés, en Indochine comme dans la métropole, en tenant compte du fait que ces fonctionnaires bénéficient du droit au logement gratuit ou d'une indemnité représentative de logement; expose qu'aucun texte formel ne reconnaît le droit au logement aux instituteurs et institutrices en service en Indochine, que l'indemnité représentative de logement instituée par arrêté local du 20 juin 1947 a été suspendue par simple note du directeur du personnel du haut commissariat de France en Indochine du 9 octobre 1950 et que depuis cette date cette indemnité n'est plus payée au personnel intéressé. Le motif de la suspension du payement de l'indemnité représentative de logement ayant été, à l'époque, la prochaine parution d'un nouveau texte réglementant cette indemnité; il demande, d'une part, pour quelles raisons le projet préparé en 1950 n'est pas encore paru et, d'autre part, si ce projet doit paraître bientôt. (*Question du 3 novembre 1954.*)

Réponse. — Le secrétaire d'Etat aux finances vient de donner son accord à l'octroi aux instituteurs en service en Indochine d'une indemnité représentative de logement qui doit se substituer, pour compter du 1er juillet 1953, à celle qui avait été primitivement fixée par l'arrêté local du 20 juin 1947. Le décret concrétisant cette mesure paraîtra prochainement.

5611. — M. Léon Motais de Narbonne demande à **M. le ministre d'Etat chargé des relations avec les Etats associés:** 1° le nombre des officiers généraux et assimilés de toutes armes et services actuellement à Saïgon; 2 la liste des fonctions occupées par lesdits officiers généraux ou assimilés. (*Question du 16 décembre 1954.*)

Réponse. — 1° Nombre de généraux et assimilés de toutes armes et services actuellement à Saïgon: au 1er janvier 1955, le nombre des généraux de toutes armes et services stationnés à Saïgon et dans

les environs immédiats est de seize; 2° liste des fonctions occupées par lesdits officiers généraux ou assimilés: commissaire général et commandant en chef, adjoint militaire au commissaire général et commandant en chef, inspecteur général des forces terrestres en Extrême-Orient, secrétaire général du commissaire général et commandant en chef, chef de l'état-major du commandant en chef, commandant des forces terrestres du Sud-Viet-Nam, commandant du train des forces terrestres en Extrême-Orient, conseiller militaire du gouvernement vietnamien, chef de la mission française d'assistance militaire au Viet-Nam, commandant l'air en Extrême-Orient, commandant les forces maritimes en Extrême-Orient, commandant la marine à Saïgon, directeur des services financiers des forces terrestres en Extrême-Orient, directeur général de l'intendance des forces terrestres en Extrême-Orient, directeur des services sanitaires en Extrême-Orient, pharmacien chef des forces terrestres d'Extrême-Orient.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

5432. — M. Georges Maurice demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques:** 1° quelle interprétation il entend donner au décret n° 52-259 du 4 mars 1952 qui prévoit l'intégration dans le cadre des « certifiés » des fonctionnaires qui constituaient la catégorie des chargés d'enseignement, en particulier ceux qui ont fait l'objet du décret du 12 juillet 1927; 2° quelle sera l'incidence des dispositions de ce décret sur les retraités ayant appartenu aux catégories intéressées; 3° l'intégration des chargés d'enseignement visés à l'article 2 du décret du 4 mars 1952 devant dépendre du « choix », s'il ne serait pas normal de considérer les retraités de cette catégorie qui appartenaient au cadre supérieur comme ayant bénéficié de ce « choix » pendant leur activité et de les admettre de plein droit au bénéfice de l'intégration. (*Question du 23 octobre 1954.*)

Réponse. — 1° Les chargés d'enseignement et professeurs adjoints visés à l'article 1er du décret du 4 mars 1952 peuvent être intégrés sur leur simple demande, dans le cadre des professeurs certifiés ou licenciés. Toutefois, les anciens instituteurs devenus professeurs adjoints en application de l'article 2, 3°, *b*) du décret du 12 juillet 1927 qui ne sont pas titulaires de grades universitaires équivalents à ceux des cinq catégories énumérées par l'article 1er du décret du 4 mars 1952, ne peuvent bénéficier des dispositions de ce texte; 2° les personnels retraités ayant appartenu aux catégories visées à l'article 1er du décret du 4 mars 1952 bénéficient d'une pension revisée sur la base des indices afférents aux emplois de professeurs certifiés. L'intégration des agents en activité dans ce dernier cadre ayant été, en effet, automatique, le département a prévu, en accord avec celui de l'éducation nationale, que l'assimilation des intéressés serait effectuée sur les mêmes bases; 3° par contre, les agents en activité appartenant aux catégories visées à l'article 2 du décret du 4 mars 1952 n'ayant pas été intégrés automatiquement dans le cadre des professeurs certifiés, mais uniquement au choix, après avis des commissions paritaires et en fonction de leur valeur professionnelle, les personnels retraités de ces mêmes catégories ne peuvent, conformément à une jurisprudence constante du conseil d'Etat, bénéficier d'une assimilation aux emplois de professeurs certifiés.

5481. — M. Fernand Verdeille demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** quel est le montant annuel. 1° du droit d'enregistrement des baux de chasse (art. 685 C. G. I.); 2° de la taxe annuelle sur les baux de chasse (art. 688 C. G. I.) et pourcentage annuel de cette taxe; 3° de la taxe facultative sur les chasses louées: *a*) au profit des communes (art. 1585 C. G. I.); *b*) au profit des départements (art. 1696 C. G. I.); 4° de la taxe facultative sur les chasses gardées: au profit des communes (art. 1491 et 1505); au profit des départements (art. 1591). (*Question du 9 novembre 1954.*)

Réponse. — 1° et 2° Les statistiques établies par le service de l'enregistrement ne permettent pas de distinguer parmi les recouvrements effectués au titre du droit de bail d'immeubles, ceux qui concernent spécialement les baux de chasse. D'autre part, les recettes effectuées au titre de la taxe annuelle sur les baux de chasse (art. 688 C. G. I.) ainsi que celles provenant de la taxe annuelle afférente aux baux de pêche, figurent sous une même rubrique. Il n'est donc pas possible de répondre exactement aux deux premières questions posées par l'honorable parlementaire. On se bornera à indiquer, d'une part, que la taxe annuelle sur les baux de chasse et de pêche réunis a produit, en 1953, 168.575.728 F et, d'autre part, qu'en partant de cette base, on peut, compte tenu du taux de la taxe fixé actuellement à 16,80 p. 100 et du tarif du droit au bail d'immeubles (1,10 p. 100), évaluer à 11 millions environ le produit annuel du droit de bail proprement dit applicable aux baux de chasse et de pêche; 3° les taxes facultatives additionnelles à la taxe sur les baux de chasse et de pêche (art. 1585 et 1586 C. G. I.) étant perçues au profit des communes et des départements, leur produit n'est pas centralisé en statistique par le service de l'enregistrement. Le département de l'intérieur paraît seul en mesure de fournir, sur ce point, les précisions demandées; 4° le produit net de la taxe sur les chasses gardées établie par le service des contributions directes et comprise dans les rôles émis en 1953 — dernière année dont les données ont été centralisées — ressort aux chiffres suivants: taxe communale (C. G. I. art., 1491 et 1537 à 1541, 29.290.586 F; taxe départementale (C. G. I., art. 1591, 7.885.612 F; total, 37.176.198 F.

5523. — M. Edgar Tailhades, se référant à la réponse qui a été faite à sa question écrite n° 5099, demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** si l'article 35 de la loi de finances du 10 avril 1954, avec effet du 1er avril, n'est pas applicable aux acquisitions d'immeubles remplissant les conditions prévues par ce texte et réalisées par actes antérieurs au 1er avril, mais dont les effets (prise de jouissance de l'acquéreur et départ du délai de payement du prix) ont été reportés à cette date (1er avril). (*Question du 18 novembre 1954.*)

Réponse. — Il résulte du paragraphe 3 de l'article 35 de la loi n° 54-404 du 10 avril 1954 que les allégements fiscaux édictés par le paragraphe 1er du même article ne sont pas susceptibles de s'appliquer aux mutations de propriété intervenues avant le 1er avril 1954. Il en est ainsi, d'une manière générale, alors même que l'entrée en jouissance de l'acquéreur et le point de départ du délai de payement du prix ont été reportés à la date du 1er avril 1954 ou à une date postérieure.

5583. — M. Martial Brousse expose à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** que la mutation d'un comptable entraîne la passation de service: remise des fonds, remise des pièces comptables, archives et documents divers, et lui demande si cette remise de service doit se faire obligatoirement au siège de la trésorerie générale ou de la recette des finances et, dans l'affirmative, si les comptables obligés à des déplacements ont droit au remboursement des frais au tarif en vigueur. (*Question du 10 décembre 1954.*)

Réponse. — Toute mutation de comptable entraîne, en application des articles 1239, 1332 et 1337 de l'instruction générale de 1859 sur le service de la comptabilité des receveurs généraux et particuliers des finances, une remise de service qui a lieu dans les bureaux du comptable supérieur dont dépend le poste comptable intéressé. Les déplacements effectués à cette occasion, par le comptable entrant et par le comptable sortant, ouvrent droit aux indemnités pour frais de déplacement dans les conditions prévues par le décret n° 53-511 du 21 mai 1953.

5590. — M. Jean Clavier expose à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques:** 1° que les anciens agents du service des dommages de guerre (1914-1918) ont été titularisés dans les services des finances; qu'en 1946, ils ont été détachés au M. R. U. (actuellement M. R. L.), et demande sur quelles bases sont liquidées leurs retraites (grade ou emploi dans l'administration des finances ou bien au M. R. L.). (*Question du 10 décembre 1954.*)

Réponse. — Les agents en cause sont détachés dans des emplois ne conduisant pas à pension. Ils versent les retenues de 6 p. 100 sur les traitements de leur cadre d'origine, c'est-à-dire sur la base du grade qu'ils détiennent dans l'administration des finances, et ce sont ces traitements qui serviront de base à la liquidation de leurs pensions.

5591. — M. Jean Doussot demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** si, dans la succession d'un commerçant, les énonciations du livre de paye et des bulletins de salaires constituent des titres susceptibles de faire preuve en justice contre lui, et si elles peuvent, conformément à l'article 755 du C. G. I., pour la liquidation et le payement des droits de mutation par décès, permettre la déduction des salaires ou appointements du personnel, dette dont l'existence, au jour du décès du *de cujus*, se trouve justifiée par ces énonciations, résultant de livres ou documents obligatoires. (*Question du 10 décembre 1954.*)

Réponse. — Réponse affirmative, sous réserve que la déduction ne tombe pas sous le coup d'une des prohibitions édictées par l'article 761 du code général des impôts.

5632. — M. Auguste Pinton expose à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** que le conseil national des services publics départementaux et communaux a, dans sa séance du 10 juin 1954, proposé la revision des échelles de rédacteurs et rédacteurs principaux de mairie et a, en particulier, proposé pour Lyon et Marseille, les deux villes de plus de 400.000 habitants, l'échelle 185-360, sans contingentement; M. le ministre de l'intérieur ayant transmis cette proposition à M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan, il lui demande s'il est en mesure de donner bientôt une réponse à M. le ministre de l'intérieur. (*Question du 21 décembre 1954.*)

Réponse. — Le reclassement des rédacteurs des villes de Marseille et de Lyon ne constitue que l'un des éléments du reclassement des rédacteurs des diverses villes de France, qui ne constitue lui-même que l'une des vingt-deux mesures analogues proposées par M. le ministre de l'intérieur. L'examen du dossier communiqué par le ministère de l'intérieur présente donc une grande importance et, d'un commun accord avec les services de ce département, il a été décidé de procéder au cours d'une série de réunions, à des échanges de vues complémentaires qui se poursuivent actuellement et paraissent devoir permettre, dans un assez court délai, la réalisation d'un accord définitif.

FONCTION PUBLIQUE

5577. — Mme Marie-Hélène Cardot expose à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil,** chargé de la fonction publique, la situation anormale d'un agent du cadre temporaire d'une administration, maintenu en fonction « avec rétrogradation ne constituant pas une sanction disciplinaire », par application des mesures de compression de personnel imposées par la loi du 15 février 1946, titre I; engagé par l'administration en 1941, en qualité d'attaché, nommé dans un cadre temporaire, commis principal de 1re classe par arrêté du 28 décembre 1944, et rédacteur de 2e classe par arrêté du 16 juin 1945, cet agent était proposé par une commission de revision des effectifs créée à l'époque (mai 1946), pour le grade de commis principal hors classe, à compter du 1er juin 1946, tout en conservant les mêmes attributions et le même traitement (en effet, le traitement d'un commis principal hors classe était, en 1946, rigoureusement identique à celui d'un rédacteur de 2e classe); cet agent, qui n'avait pas eu à connaître du mode d'avancement dans les divers grades de l'administration, ne s'est aperçu que hors des délais prévus pour demander justification et, éventuellement, réparation du préjudice matériel considérable qui devait résulter par la suite de cette substitution de grade, et actuellement, commis principal de classe exceptionnelle, après 3 ans (indice 230), ne peut être admis au bénéfice du régime complémentaire des assurances sociales; demande si une solution peut être recherchée pour remédier à cette iniquité, ou quelles mesures législatives pourraient être prises, de portée générale, le cas échéant, ou au titre d'une disposition réglementaire introduite à cet effet dans un statut particulier, à l'égard d'agents possédant des diplômes d'Etat, de bonnes notes administratives, et compte tenu des droits antérieurement acquis. (*Question du 9 décembre* 1954.)

Réponse. — La loi du 19 octobre 1946 et les différents statuts particuliers pris pour son application ne régissent que les fonctionnaires titulaires des administrations de l'Etat. Il n'existe pas, pour les agents temporaires, de texte d'ordre général comparable. Ceux-ci sont soumis aux dispositions d'un décret particulier à chaque administration ou service intéressé. En l'absence de précisions sur l'administration dont relève l'agent en cause, il n'est donc pas possible d'indiquer à l'honorable parlementaire si la situation de celui-ci comporte ou non des anomalies. Dans l'affirmative, il appartient à l'intéressé d'en demander la revision au ministre dont il relève.

FRANCE D'OUTRE-MER

5524. — M. Luc Durand-Reville demande à **M. le ministre de la France d'outre-mer** ce que le Gouvernement compte faire pour reclasser les magistrats des Etats associés d'Indochine et de l'Inde, sans qu'il en résulte un préjudice grave pour les magistrats en service dans les autres territoires d'outre-mer de l'Union française; il appelle son attention sur le fait qu'il existe 90 magistrats d'Indochine et de l'Inde à reclasser, dont la grande majorité d'entre eux sont à un indice égal ou supérieur à 410, et que si le reclassement des intéressés ne devait s'opérer que dans nos autres territoires d'outre-mer, il en résulterait, pendant plusieurs années, un retard dans l'avancement normal des magistrats qui y sont en service, et qui sont au nombre de 500, il demande dans ces conditions, s'il ne serait pas souhaitable d'obtenir du ministre de la justice que le reclassement des magistrats en provenance d'Indochine soit également opéré, au moins dans une certaine proportion, en métropole, ainsi que dans les départements d'outre-mer et en Afrique du Nord, et qu'en tout cas l'affectation des intéressés dans nos autres territoires d'outre-mer ne soit prononcée que dans la mesure où il sera possible d'y procéder à la création de nouveaux postes correspondants. (*Question du 18 novembre* 1954.)

Réponse. — Le problème du reclassement des magistrats de l'Indochine (74) et de l'Inde (14) a retenu depuis plusieurs mois l'attention du Gouvernement. Il n'a pas paru opportun d'envisager leur intégration même partielle dans la magistrature métropolitaine : cette intégration n'aurait correspondu à aucun besoin réel, le service de la justice pouvant être assuré aussi bien en Afrique du Nord et dans les départements d'outre-mer que dans la métropole, avec les effectifs existants qui comportent même un excédent de 75 magistrats à la suite à reclasser. Par contre, l'absence permanente de 175 à 200 magistrats d'outre-mer en congé, sur un effectif de 582 magistrats déjà inférieur aux besoins de territoires immenses et d'une population de plus de 30 millions de justiciables, rendait hautement souhaitable l'affectation outre-mer des 88 magistrats en provenance de l'Indochine et de l'Inde, dont la vocation ultra-marine est certaine et qui appartenaient déjà au cadre de la magistrature d'outre-mer. Le ministère de la France d'outre-mer considère comme nécessaire de procéder à des créations de postes en nombre égal, et à des aménagements dans la classe des juridictions, pour éviter un ralentissement anormal dans l'avancement des magistrats. A l'occasion de l'établissement du projet de budget de 1955, budget de reconduction, le département a pu obtenir dès maintenant la création de 48 postes destinés, 14 aux magistrats de l'Inde, 30 aux magistrats de l'Indochine, l'excédent de ces derniers, soit 44 magistrats, étant affectés à la suite dans les territoires d'outre-mer. Ce n'est là qu'une solution provisoire. Aucun effort ne sera épargné par le ministère de la France d'outre-mer, d'une part, pour obtenir la création de 44 nouveaux postes, d'autre part, pour élever de nombreuses juridictions d'outre-mer à la classe supérieure que justifie leur activité réelle.

5642. — M. Robert Aubé expose à **M. le ministre de la France d'outre-mer** qu'à la suite de sa question écrite n° 5257 du 3 juillet 1954, il lui a fait connaître que le relèvement des taux des indemnités pour frais de déplacement dans les territoires d'outre-mer des personnels des cadres régis par décret ne pouvait être effectué tel que le prévoit le décret n° 50-1112 du 1er septembre 1950, le mode de liquidation édicté par le décret n° 53-511 du 21 mai 1953 ne le permettant pas. Or, la circulaire n° 0.9924/AM/INT/1-1100 du 24 mai 1954 de la direction des affaires militaires de son administration a étendu le bénéfice de ce relèvement aux personnels militaires en service dans les territoires d'outre-mer, nonobstant les objections soulevées par l'octroi de cet avantage aux personnels civils. Il s'ensuit que ceux-ci se voient l'objet d'une discrimination qui leur permet de se considérer comme lésés, par rapport à leurs homologues militaires. Il insiste à nouveau pour que cette question du relèvement des frais de déplacement dans les territoires d'outre-mer soit reconsidérée, afin qu'il soit mis fin à une situation si paradoxale, et lui demande les mesures qu'il compte prendre à cet effet pour tenir compte de la légitime demande des fonctionnaires des cadres régis par décret. (*Question du 28 décembre* 1954.)

Réponse. — Il est exact que les personnels militaires en service dans les territoires d'outre-mer bénéficient des indemnités pour frais de déplacement aux taux fixés par le décret n° 53-511 du 21 mai 1953. Cela résulte du fait qu'en vertu de l'article 7 du décret du 6 février 1950, ces personnels s'alignent automatiquement en cette matière sur les personnels militaires en service dans la métropole. Les taux du décret précité du 21 mai 1953 ont été étendus à ces derniers par arrêté interministériel du 1er mars 1954 (*Journal officiel* du 3 mars 1954) pris en application du décret n° 54-213 du 1er mars 1954. Il a donc suffi d'une simple circulaire émanant du département de la France d'outre-mer pour que les militaires en service dans les territoires bénéficient du relèvement des taux métropolitains. Le problème est tout autre en ce qui concerne les personnels civils servant dans les territoires d'outre-mer. Les motifs exposés dans la réponse à la précédente question de l'honorable parlementaire ont conduit le ministère de la France d'outre-mer à soumettre à celui des finances des propositions tendant à attribuer aux personnels dont il s'agit les indemnités aux taux métropolitains pour les déplacements définitifs et à habiliter les chefs de territoire à fixer ceux pour les déplacements temporaires. Cette habilitation permettrait aux chefs de territoire, en accord avec les assemblées territoriales, de tenir compte des contingences pouvant exister dans chaque territoire de service, pour la fixation des taux de rémunération des frais de déplacement temporaire. Cette mesure fait partie du projet réalisant la refonte complète du décret du 3 juillet 1897 qui est actuellement étudiée par les services du ministère des finances. Des délais assez longs sont nécessités par l'importance de cette opération, mais le maximum sera fait pour les réduire.

INTERIEUR

5622. — M. Martial Brousse expose à **M. le ministre de l'intérieur** qu'un syndicat groupant trois communes a contracté des emprunts tant au Crédit agricole qu'auprès de particuliers, en vue d'effectuer une adduction d'eau; les communes ont garanti ces emprunts (centimes additionnels) mais, actuellement, elles disposent de revenus leur permettant de rembourser ces emprunts et lui demande si elles peuvent donner ou prêter au syndicat dont elles font partie leur disponibilité en vue d'opérer le remboursement et, d'une façon générale, comment ces collectivités disposant de certaines ressources peuvent, par anticipation, se libérer des emprunts dont elles sont garanties. (*Question du 17 décembre* 1954.)

1re *réponse.* — La question posée par l'honorable parlementaire concerne certainement un cas particulier, dont le ministère de l'intérieur n'a pas encore été saisi. C'est pourquoi, afin qu'une réponse plus pertinente puisse être faite, une enquête sur cette affaire a été ordonnée sur le plan local. Dès que les résultats en seront connus, le ministère de l'intérieur fera connaître la manière dont, à son avis, peut être résolue la difficulté signalée.

JUSTICE

5449. — M. Gaston Charlet demande à **M. le ministre de la justice** de lui faire connaître d'une part: 1° le nombre des magistrats qui ont été, après la Libération, frappés d'une mesure d'épuration à raison de leur comportement sous Vichy; 2° le nombre de ceux qui ont vu cette mesure rapportée ou modifiée en leur faveur; 3° le montant des indemnités perçues par les magistrats initialement frappés d'une telle mesure, puis rétablis dans leurs droits au moins pécuniairement; d'autre d'art: 1° le nombre de demandes transmises à la chancellerie par les magistrats excipant du bénéfice de la loi du 7 février 1953 visant la réparation du préjudice de carrière à eux causé par une sanction prise par le Gouvernement de fait de Vichy; 2° le nombre des demandes ayant reçu solution à ce jour; 3° le nombre de celles qui ont été accueillies et de celles qui ont été rejetées; 4° le montant global des indemnités découlant directement ou indirectement des décisions favorables intervenues dans le cadre de cette loi. (*Question du 16 octobre* 1954.)

Réponse. — Epuration administrative métropolitaine. — 1° 280; 2° 77; 3° il n'est pas possible de déterminer le montant des indemnités versées, souvent depuis plusieurs années, aux bénéficiaires,

étant donné que les états de liquidation sont joints aux ordonnances de payement émises par les diverses ordonnateurs de la métropole et, de ce fait, ne se trouvent pas en possession de la chancellerie.

Loi du 7 février 1953. — 1° 48, sans compter 78 demandes formées par les magistrats alsaciens-lorrains qui sollicitent des réparations pécuniaires en application des instructions du ministre des finances (direction du budget) en date des 27 juillet 1953 et 12 juin 1954; 2° 43 sur 48, les demandes formées par les magistrats alsaciens-lorrains n'ayant pu encore à ce jour être soumises à la commission de reclassement dans l'attente d'instruction complémentaires de la direction du budget; 3° 6 demandes accueillies, 37 rejetées; 4° bien que s'agissant de payement effectué récemment, l'impossibilité de déterminer le montant des indemnités versées est la même que celle analysée ci-dessus pour les mesures d'épuration rapportées ou modifiées.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

5602. — **M. Jean Doussot** expose à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** qu'une personne, obligée d'assister ses parents, l'un aveugle, l'autre invalide à 100 p. 100, n'est pas considérée comme ayant un emploi salarié. La caisse de sécurité sociale lui refuse son immatriculation parce qu'elle estime que les prestations échangées entre ascendants et descendants doivent être considérées comme l'expression des rapports familiaux existant entre les parties et non comme la preuve d'un lien de salariat. En conséquence, cette personne, lorsqu'elle aura 65 ans, n'aura pas droit à l'allocation vieux travailleurs salariés, parce que, remplissant le rôle d'une tierce personne à l'égard de ses parents secourus au titre d'infirmes civils, elle n'aura pu cotiser aux assurances sociales. Il lui demande si la réponse faite par la caisse de sécurité sociale, refusant l'immatriculation d'une personne soignant ses parents infirmes, est régulière et dans ce cas, s'il n'y aurait pas lieu de remédier à cette appréciation qui semble abusive et de permettre l'affiliation à la sécurité sociale d'enfants ne pouvant se livrer à aucun travail salarié du fait qu'ils respectent l'obligation qu'ils ont d'assister leurs parents infirmes. (*Question du 14 décembre* 1954.)

Réponse. — Il n'apparaît pas possible de remédier à l'état de choses signalé, les organismes de sécurité sociale ne faisant, en une telle occurrence, que se conformer à la jurisprudence des juridictions compétentes. La personne intéressée a, toutefois, la possibilité de saisir de son cas les commissions du contentieux de la sécurité sociale en fournissant toutes justifications qu'elle juge utile, si elle estime remplir effectivement les conditions requises pour bénéficier des législations de sécurité sociale et d'allocations familiales.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.